BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

*S
J
103
H63
1883
V.8
ex. 2

Canada. Parlement.
Documents de la
session.

DATE | NAME - NOM

DOCUMENTS DE LA SESSION.

*-5
J
103
H63
1883
v. 8
ex. 2

VOLUME 8.

PREMIÈRE SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1883.

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME XVI.—SESSION 1883.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A	N°
Accidents sur le ch. de fer G.T.	76*a*
do do Intercolonial	40*d*
Accidents survenus aux navires canadiens sur les grands lacs	58
Accise, Montréal	13*b*
Acte d'extradition du Canada	32
Administration de la justice, réclamations des provinces	119
Agents, droit imposé par le régistraire de la cour suprême	63
Agriculture, rapport annuel	14
Albert, cour de comté	67*a*
Albert (Port), havre de	46*e*
Allan, tarif de fret sur la ligne, saison 1882–83	39 et 39*a*
Allemagne, arrangements commerciaux avec l'	89
do communication par steamers avec l'	71
Amendes et saisies	38
Amendes perçues et comment disposées	38
Antilles, commerce entre le Canada et les	98
Articles en fer, remise de droits sur	45*a*
Assurances	12 à 12*c*
do rapport du surintendant des	12
Assurance contre le feu, de 1880 à 1882, inclusivement, dans Manitoba, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax, Saint-Jean, N.-B	12*c*
Assurance contre l'incendie et maritime, relevé sommaire pour 1882	12*a*
Assurances sur la vie et contre les accidents, relevés des, pour 1882	12*b*
Auditeur général, rapport de l'	6
B	
Baie des Chaleurs, subvention à la cie de ch. de fer de la	121
Baker, David, nomination de	110
Banques, liste des actionnaires	19
Banque de Saint-Jean	34
Baptêmes, mariages et sépultures	44
Batterie de campagne de Richmond	31*c*
Batteries A et B, personnel des officiers	56*a*
Batteries A et B, nombre de ceux qui ont suivi un cours d'instruction dans les	31*e*
Bayfield, havre de	46*f*
Belgique, arrangements commerciaux avec la	89
Bernatchez, N., saisie de	35*a*
Berthier, camp de, en 1882	31*f*
Bibliothèque du parlement, rapport annuel	15
Blackeby, rapport de	16
Boissons fermentées et distillées, importées	58
do do matières employées	59
Bouées et balises, lac Huron	87
Brae, comté de Prince, I.P.E	52*e*
"Brandy Pots" et Rivière-du-Loup, sémaphores	78
Brésil, commerce entre le Canada et le	9*c*
Brise-lames	52 à 52*a*
do New-Harbor, N.-E	524

B	N°
Brise-lames, Port-Lorne, N.-E	25
Budget, 1883–84	1
do supplémentaire	1
do do 1883–84	1
do do do autre	1
Bureau de poste, Montréal	13*b*
C	
Cadets, collège militaire royal	56
Callander et Gravenhurst, subvention au chemin de fer entre	121
Campbellton, steamer en correspondance avec le ch. de fer Intercolonial	40*k*
Canada, canons pour le	116
do carte indiquant les ch. de fer du	8*a*
do commerce entre les Antilles, le Brésil et le	98
do acte d'extradition du	32
Canada Central, ch. de fer, acquisition par la cie du ch. de fer du Pacifique	27*n*
Canada Central, chemin de fer du, boni de Pembroke	69
Canada, statuts du	17 à 17*b*, 28
Canadien du Pacifique, octroi de terre	27*e*, 27*f*
do chemin de fer	27 à 27*r* 69
do commission du	27*g*
do carte, etc., du	27*o*
Canadien, tabac	35 et 35*a*
Canaux	4, 81, 83, 105 à 105*c*, 109
Canaux, statistiques des	4
Canaux et chemins de fer, rapport annuel	8
Canaux, dette publique encourue pour les	109
Canons pour le Canada	116
Cap-Breton, constitution, etc	70
Caraquet, N.-B., subvention à la compagnie de chemin de fer de	121
Carillon et Grenville, canal de	105 à 105*b*
Cartouches, fabrique de, Québec	99
Charybdis, vapeur	120
Chemin de fer Intercolonial, réclamations contre le	40*b*
Chemin de fer Intercolonial, accidents sur le	40*d*
Chemin de fer Intercolonial	40 à 40*l*
Chemin de fer canadien du Pacifique	27 à 27*r*
Chemin de fer du Grand-Tronc	76 à 76*c*
Chemin de fer du lac Saint-Jean	90
Chemin de fer de l'I. P.-E	86
Chemins de fer du Canada, cartes des	8*a*
Chemins de fer et canaux, rapp annuel des	8
Chemins de fer, dette publique encourue pour les	109
Chemins de fer, subventions aux	121
Cinquième élection générale	77 et 77*a*
Cockburn, James, C.R., commission à	17 à 17*b*
Colombie-Britannique, vaisseaux de guerre de S. M. sur les côtes de la	106
Colombie-Britannique, constitution, etc	70
do immigration dans la	93, 93*a*
do pénitencier	29*a*
do pilotes et pilotage	111
Colonisation, concession pour fins de	117

C

	N°
Colonisation, terres pour	84
Commerce entre le Canada, les Antilles et le Brésil	98
Commis surnuméraires, douane de Montréal.	49
Commissaire des pêcheries, rapport du	7
do en France	60
Commission, chemin de fer Intercolonial	40*b*
do donnée à J. Cockburn, C.R	17 à 17*b*
do révision des statuts fédéraux	17 à 17 *b*
Commission du chemin de fer Intercolonial	40*b*
Commission du chemin de fer Canadien du Pacifique	27*g*
Communication par steamers avec l'Allemagne	71
Compagnie britannique canadienne de prêt et de placement	73
Compagnies d'assurances contre l'incendie et maritimes, relevé pour l'année 1882	12*a*
Comptes des crédits	6
Comptes non réglés avec les provinces	20
Comptes publics pour 1881-82	41, 1
Constitutions, etc., du C.-B., N.-E, I.P.-E., N.-B., C.-B. et de l'Ile de Vancouver	70
Construction, progrès des travaux de, C.C.P.	27*d*
Contrats A et B, C.F.C.P., changement du mode de construction	27*p*
Contrats, C.C.P	27*i*
Cour de comté, Nouveau-Brunswick	67
Cours de comté, élévation du traitement des juges des	67*b*
Cours de comté	67 à 67*b*
do Kings et Albert	67*a*
Cour maritime	68 et 68*a*
Cour maritime, Ontario, règlements de la, etc.	68*a*
do procédures de la	68
Credit-Valley, intérêt dans le chemin de fer C.P. de	27*n*
Credit-Valley, bons	27*a*
Criminelle, statistique, pour 1881	14

D

Dauphenée, Jas., réclamation de	115
De la Chevrotière, M.O.C	151
Département des travaux publics, dépenses pour télégrammes	124
Dépenses, pénitencier de la Col.-Britannique.	29*a*
do police fédérale	18
do et recettes, imputables sur le fonds consolidé	30
Dépenses et revenu, C.F.I	40*a*
do imprévues	22, 42
Dette publique encourue pour les chemins de fer, canaux etc	109
Digby, N.-E., quaiage à	97
Dionne.—compte des médecins pour soins à	40*e*
Distribution des statuts du Canada	28
Douanes, Montréal, département des	13*b*, 49
do droits payés par le C.C.P	27*m*
do do remboursés à Toronto	91
Drogues, analyse des	4*a*
Droits sur le sel	65
Droits payés par le C.C.P. surimportations.	27*m*

E

Ecuador, arrangements commerciaux avec	89
Egypte do do	89
Elections générales, 1882-83	77 et 77 *a*
Espagne, arrangements commerciaux avec l'.	89
Examen des seconds	7
Exportat. et import., dernier semestre, 1882	92
Expropriation de terrains, à Saint-Jean, pour le chemin de fer Intercolonial	40*h*
Extradition du Canada, acte d'.	32
Fabre, l'hon Hector, commission en France	60

F

	N°
Fabriques, travail dans les	16 et 16*a*
Falsification des substances alimentaires	4
Fédérale, police, depense de la	18
Fédéraux, huissiers, nomination des	63 et 62*a*
Fédéraux, statuts	17 à 17*b*, 28
Fonds consolidé, recettes et dépenses imputables au	30
Fonds d'amélioration des terres	20
France, arrangements commerciaux avec la.	89
do commissaire en	70
Frontenac, terrasse, Québec	113

G

Garanties et sécurités	25
Gaspé, pétition des marchands de poisson de	98
do steamer en correspondance avec le C.I	40*k*
Gatineau, subvention à la cie du chemin de fer de la Vallée de la	121
Générales, élections, 1882	77 et 77*a*
do do liste des officiers rapporteurs	33
Genii, requête du patron du, demandant de relaxer certains marins	72
Glendon, steamer pour remplacer le	97
Goodwin, James., montant payé	105
Gouvernement, hypothèque sur C.G.T	
Gouvernement, arpentage du lot n° 133, Manitoba	107
Gouverneur général, mandats du	26, 43
Grain et produit du grain	100
Grand Tronc, chemin de fer	76 à 76*c*
Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, subvention à la cie du chemin de fer de la	121
Gravenhurst et Callander, subvention au chemin de fer entre	121
Greece' Point, canal Grenville	105*a*, 105*b*
Grenville et Carillon, canal de	105 à 105*b*

H

Halifax et Cap-Breton, cie de chemin de fer et de charbon d'	40*j*
Halifax, primes d'assurance, de 1880 à 1882.	12*c*
do troupes à	88
Hamilton, assur. contre le feu, de 1880 à 1882.	12*c*
Hamilton et Nord-Ouest, achats de parts de la cie par le G.T	76
Hangar à marchandises et des entrepôts à Saint-Jean, N.-B, C.I.	40*g*
Havelock et Petitcodiac, N.-B., subvention au chemin de fer d'	121
Hébert, manœuvres frauduleuses	78
Heney, Stewart et cie, entrepreneurs	105*a* et 105*b*
Houille, quantité exportée	36
do do de la N.-E	36
Hudson, baie d'	104
Huissiers fédéraux, nomination des	62 et 62*a*
Huron, bouées et balises sur le lac	87
Hydrographique, levée	64

I

Immigration	93 à 93*c*
Immigration des Chinois dans la Colombie-Britannique	93*a*
Importations et exportations, semestre 1882	92
Inspection des bateaux à vapeur	7
Instruction, personnel d', collège militaire royal	50*a*
Instruments aratoires, etc., importés dans le Manitoba et les T.N.-O	103 à 103*b*
Intercolonial, chemin de fer	40 à 40*l*, 121
do do commission	40*b*
do do subvention à l'.	121

I — N°

Intérieur, rapport annuel du revenu de l'..... 4
Intérieur, revenu de l', Montréal..... 13*b*
Intérieur, rapport annuel du département de l'..... 23
Iona, salles d'exercices..... 50

J

Jamaïque, arrangements commerciaux avec.. 89
Jetées et quais.....46 à 46*g*, 75
Juges de cours de comté, augmentation de salaire des 67*b*
Juifs de Russie réfugiés au Canada..... 93*c*
Justice, administration de la, réclamations des provinces..... 119

K

Kamiministiquia, rivière, terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique 27*r*
Ketchum, H.G.C., réclamation sur le chemin de fer Intercolonial 40*l*
Kings, cour de comté de..... 67*a*

L

Lacs des Bois, steamers pour le 114
Lac Huron, bouées et balises..... 87
Lac Saint-Jean, chemin de fer du 90
Lebel, Dr, compte du 40*e*
Législation de la province de Québec, relative à la vente des liqueurs..... 59*a*
Levée hydrographique 64
Licences de bois de construction sur le territoire en contestation de l'Ontario..... 118
Liqueurs enivrantes .....59 à 59*b*
Liqueurs, distillées et fermentées..... 59
do vente des .....59*a* et 59 *b*, 61
Liste des personnes mises à la retraite..... 31*a*
Liverpool, baie de, brise-lames à la..... 52*b*
Luke, rapport de..... 16*a*
Lyon, M. J. A 122

M

Mandats du gouverneur général 26, 43
Manitoba, instruments aratoires importés dans le.....103 à 103*b*
Manitoba, agence des sauvages du 123
Manitoba, subvention au 108
Mariages, baptêmes et sépultures 44
Marine et pêcheries, rapport annuel..... 7
Matériel roulant, chemin de fer I.....40, 40*f*, 40*i*
Mélasse importée par les navires. 58*b*
Méridien unique 48
Miller, J. A, juge 53
Milice, achat de couvertures pour la..... 31*b*
Milice.....31 à 31*f*
Milice, rapport annuel..... 9
Miliciens de 1812.....31 à 31*a*
Miramichi, Cie du chemin de fer de la vallée du, subvention à..... 121
Mise à la retraite .....21 à 21*b*
Montagnes Rocheuses et de Selkirk, ligne du C.C.P..... 57*l*
Montenegro, arrangements commerciaux avec..... 89
Montréal et de l'Ouest, subvention à la Cie du chemin de fer de..... 121
Montréal, département des douanes..... 49
Montréal, assurance contre l'incendie, de 1880 à 1882 ..... 12*c*
Montréal, Ottawa et Occidental, Cie du chemin de fer, acquisition par le chemin de fer Canadien du Pacifique 27*n*
Moravian et *Newfield*, steamers..... 101
Morocco, arrangements commerciaux avec . 89
Morpeth, havre de, sur le lac Erié..... 46*g*
Murray, canal 83

Mc — N°

McCallum, correspondance concernant W.D. 40*c*
McMillan, destitution de J. D. McMillan. 110

N

Napanee, Tamworth et Québec, subvention au chemin de fer..... 121
Navigation et commerce, Tableaux..... 2
Navires canadiens, accidents survenus aux, sur les grands lacs 58
Navires, remise de droits sur les matériaux pour la construction des..... 45
Navires enregistrés dans la prov. de Québec. 58*a*
Navires qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse. 58*b*
Newfield et *Moravian*, steamers..... 101
New-Harbor, N.-E., brise-lames..... 52*a*
Nord, chemin de fer du, acheté par le chemin de fer du Grand Tronc 76
Nord-Ouest, instruments aratoires importés dans les Territoires du.....103 à 103*b*
Nouveau-Brunswick, constitution, etc., du... 70
do cour de comté du 67
Nouvelle-Ecosse, constitution, etc , de la.... 70

O

Obligations d'octrois de terres, chemin de fer Canadien du Pacifique.....27*c* 27*f*
Océanique, service postal .....39 et 39*a*
O'Connor, honorable John 85
Officiers d'état-major des batteries "A" et "B"..... 56*a*
Officiers-rapporteurs, liste des 33
Okanagan et Shuswap, canal..... 81
Ontario et Québec, chemin de fer d' 27*n*
Ontario, sentence arbitrale relative aux limites 95
Ontario, lac, stations de sauvetage..... 112
Ontario, cour maritime d' 68*a*
Ottawa, assurances contre le feu, de 1880 à 1882..... 12*e*

P

Pêche du homard, saison prohibée 37*e*
Pêches, réclamations de primes pour 37, 37*c*
do baux ou permis de, dans le N.-B 37*a*
do du saumon, clôture de la saison..... 37*e*
Pêcheries .....37 à 37*e*
do et marine, rapport annuel 7
do rapport du commissaire..... 7
Pêcheries, instructions aux inspecteurs des. 37*b*
do saisies par les inspecteurs des..... 37*b*
Pêcheurs, primes aux 37*c*
Pembroke, chemin de fer du Canada Central, bonis de..... 69
Pénitenciers, rapport annuel..... 29*a*
Pénitencier, Colombie-Britannique..... 29
Perley, réclamations de Amos..... 37*d*
Permis d'exploiter les mines dans le territoire en contestation de l'Ontario 118
Petitcodiac à Havelock, N.-B., subvention au chemin de fer entre..... 121
Phare de Quaco..... 57
Pictou et Truro, embranchement du C.I..... 40*j*
Pilotes et pilotage, Colombie-Britannique. 111
Poids et mesures 4
Pont de chemin de fer de Saint-Jean.....47 et 47*a*
Portage, île du 93
Port-Albert, havre de..... 46*e*
Port-Lorne, N.-E., brise-lames..... 52
Prime de pêche, réclamations.....37, 37*c*
Prime aux pêcheurs..... 37*c*
Prince-Edouard, constitution, etc ,de l'Ile du 70
do chemin de fer de l'Ile du... 80
Produits du grain, et grain..... 100
Prolongement-Est, N.-E..... 40*j*
Promotions, service civil.....21, 13*a*

P N°

Provencher, J. A., surintendant des sauvages du Manitoba..... 123

Q

Quaco, phare de..... 57
Quais et jetées..... 46 à 46*j*
Québec et lac Saint-Jean, subvention à la compagnie du chemin de fer..... 121
Québec, fabrique de cartouches de..... 99
do cité de, assurance contre le feu, 1880-82..... 12*c*
do terrasse Frontenac..... 113
do subvention provinciale de..... 94 et 94*a*

R

Rapide Plat, canal du..... 105*c*
Rapport annuel du directeur-gén. des postes. 3
Rapport général des travaux publics, 1867 à 1882..... 10*a*
Recensement et statistique..... 24
Recettes et dépenses, imputables au fonds consolidé..... 30
Réclamations de primes de pêche..... 37
Réclamations du gouvernement de l'I.P.-E. pour le remboursement des dépenses faites pour l'entretien des prisonniers..46*c*, 46*d*
Réclamations de l'I.P.-E. pour le remboursement des dépenses faites pour quais et jetées..... 46*c* et 46*d*
Réciprocité entre le Canada et les E.-U..... 55
Règlements concernant les terrains miniers autres que les houillers..... 102
Remise de droits sur les matériaux employés pour la construction des navires..... 45
Remise de droits sur les articles fabriqués.... 45*a*
Rencuf, compte du Dr..... 40*e*
Revenu et dépenses, C.F.I..... 40*a*
Réserves de la marine et terres de l'artillerie..... 82 et 82*a*
Richmond, batterie de campagne de..... 31*c*
Riv.-du-Loup et "Brandy Pots," sémaphore 74
Rivière-du-Loup, embranchement de la, vendu au chemin de fer G.-T..... 76*b* à 76*c*
Riv.-du-Loup et à la Riv.-Ouelle, quais à la. 75
Roumanie, arrangements commerciaux avec. 89
Royal, collège militaire..... 56, 56*a*
Russell *vs.* la Reine..... 80
Russie, réfugiés juifs de..... 93*c*

S

Sa Majesté, vaisseaux de guerre de, sur les côtes de la Colombie-Britannique..... 106
Saint-Laurent et Ottawa, chemin de fer, acheté par le G.-T..... 76
Saint-Jean, banque de..... 34
Saint-Jean-Port-Joli, jetée à..... 46 et 46*a*
Saint-Jean, terrains pris pour l'Intercolonial 40*h*
Saint-Jean, N.-B., assurance contre le feu, de 1880 à 1882..... 12*c*
Saint-Jean, pont de chemin de fer..... 47 et 47*a*
Saint-Jean, rivière, N.-B..... 122
Sainte-Anne (Chicoutimi), quai de..... 46*b*
Sainte-Agathe, Man., réclamations du lot n° 133..... 106
Saisies et amendes..... 38
do aux ports d'entrée..... 38
Saisies de tabac..... 35*a*
Salle d'exercice, Iona..... 50
Saumon, pêche du..... 37*b*
Sauvages, rapport annuel des affaires des... 5
do agences des, Manitoba..... 123
Secrétaire d'Etat, rapport annuel..... 11
Sections 14 et 15, C.C.P..... 27*g*
Sécurités et garanties..... 25

S N°

Sel, droits sur le..... 65
Selkirk et des Montagnes Rocheuses, ligne de, C.C.P..... 27*l*
Sémaphores de la Rivière-du-Loup et de "Brandy Pots"..... 74
Sentence arbitrale relative à l'Ontario..... 95
Sépultures, baptêmes et mariages..... 44
Serv. postal entre le Canada et le Royaume-Uni..... 39 et 39*a*
Service civil, nominations et promotions. ..13*a*, 21
do rapport des examinateurs..... 13
do Montréal..... 13*b*
Servie, arrangements commerciaux avec la. 89
Shelburne, sifflet d'alarme du havre de..... 66
Shuswap et Okanagan, canal de..... 81
Sifflets de brume, havre de Shelburne..... 66
Spellmacheen-Okanagan, canal de..... 81
Stations de sauvetage..... 112
Statuts fédéraux refondus, etc..... 17 à 17*b*
Statistique criminelle, pour 1881..... 1
do des chemins de fer..... 8*a*
Steamers pour le lac La Pluie..... 114
Steamers *Newfield* et *Moravian*..... 101
Stewart, John, volontaire de 1837-38..... 31*d*
Substances alimentaires, falsification des.... 4 et 4*a*
Subvention provinciale de Québec..... 94 et 94*a*
Subventions au Manitoba..... 108
Subventions à certains chemins de fer..... 121
Sucre et sirop importés par des navires..... 58*b*
Summerside, havre de..... 54
Supplique de marins d'être relaxés de prison 72
Suprême, cour, règle amendée..... 63

T

Tabac canadien..... 35
Tableaux du commerce et navigation..... 2
Tarif du fret entre le C.I. et la ligne Allan pour la saison 1882-83..... 39 et 39*a*
Tarif du fret, section ouest, C.C.P..... 27*j*
Télégrammes, dépenses pour, département des travaux publics..... 124
Terrains cédés au Canada par le gouvernement impérial..... 113
Terrains houillers, Nord-Ouest, ventes et locations de..... 36*a*
Terrains houillers, règlements pour..... 36*b*
Terrains miniers, règlements concernant les. 102
Terres de l'artillerie et réserves de la marine..... 82 et 82*a*
Terres pour la colonisation..... 84
Terres, chemin de fer Canadien du Pacifique 27*k*
Tonnerre, baie du, terminus du C.C.P..... 27*r*
Toronto, droits de douane remboursés à..... 91
Toronto, assurance contre le feu, 1880 à 1882 12*c*
Tracé de la section Est, ch. de fer C. du P... 27*j*
Travail dans les fabriques..... 16 et 16*a*
Travaux publics, rapport annuel..... 10 et 10*a*
Troupes à Halifax..... 88
Truro et Pictou, embranchement du C.I. de. 40*j*

U

Unique, méridien..... 48

V

Vancouver, constitution de l'île de, etc..... 70
Vapeurs pour le lac des Bois et le lac La Pluie. 114
Vente de liqueurs..... 59*a*, 59*b* et 61
Vétérans de 1812, décédés depuis 1875..... 81
do survivants..... 31 et 31*a*
do veuves des..... 31

W

Wellington, Grey et Bruce, achat de part fait par le chemin de fer G.T..... 76
Whitehead, Jos., entrepreneur..... 27*g*

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME A.

RECENSEMENT DU CANADA, 1880-81, vol. III.

MATIERES DU VOLUME N° 1.

N° 1.... COMPTES PUBLICS :—Pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

BUDGET :—Des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1883.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

Autre budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2.... COMMERCE ET NANIGATION :—Tableaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3.... DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

4.... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapports, états et statistiques du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Supplément n° 1 :—Statistique des canaux, pour la saison de navigation, 1882.

Supplément n° 2 :—Poids et mesures, 1882.

Supplément n° 3 :—Falsification des substances alimentaires, 1882.

4*a*... Réponse à une adresse (Sénat) ; état indiquant—Les divers médicaments (drogues) et produits alimentaires dont l'analyse a été ordonnée aux chimistes nommés officiellement, et le rapport des analystes sur ce sujet.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5.... AFFAIRES DES SAUVAGES :—Rapport annuel du département des, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

6.... AUDITEUR GÉNÉRAL :—Rapport de l'auditeur-général sur les comptes des crédits ouverts, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

7..... MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport du ministre de la, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Supplément n° 1 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, de l'examen des aspirants, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1882.

Supplément n° 2 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

N° 8... CHEMINS DE FER ET CANAUX :—Rapport annuel du ministre des, pour le dernier exercice terminé le 30 juin 1883.

8*a* STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER DU CANADA :—Capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada. pour l'exercice terminé le 30 juin 1882, avec carte indiquant les chemins de fer du Canada.

9... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice, pour l'exercice 1882.

10... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice 1881-82.

MATIÈRES DES VOLUMES Nos 7 ET 8.

10*a* TRAVAUX PUBLICS :—Rapport général du ministre des, du 30 juin 1867 au 1er juillet 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

11... SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année terminée le 31 décembre 1882.

12... ASSURANCES :—Rapport du surintendant des, pour 1881.

12*a* Compagnies d'assurance contre l'incendie et maritimes :—Relevés sommaires, pour l'année expirée le 31 décembre 1882.

12*b*. Assurances sur la vie et contre les accidents :—Relevés des, pour l'année 1882.

12*c*. Réponse à ordre :—Etat des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant chacune des années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes : Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

13... SERVICE CIVIL :—Rapport des examinateurs.

13*a*. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue,—conformément aux prescriptions de l'Acte du Service Civil, 1882.

13*b*. Réponse à ordre :—Etat contenant le nom, l'âge et l'origine de toutes les personnes employées dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à Montréal, depuis le 1er mai 1882 jusqu'au 20 février 1883, et le montant du salaire alloué à chacun des dits employés ; aussi les noms des employés dans les bureaux de la douane et de l'accise, qui se trouvent inscrits sur la liste du service civil, ayant droit à une pension. (*Pas imprimée.*)

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

14... AGRICULTURE :—Rapport du ministre, pour l'année de calendrier 1882.

Statistique criminelle, 1881 :—Annexe au rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année 1882.

15... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire.

16... TRAVAIL DANS LES FABRIQUES :—Rapport (Sénat) de A. H. Blackeby, sur le fonctionnement des lois qui règlent le travail dans l'Etat du Massachusetts.

16*a*.. Rapport de W. Lukes sur les manufactures en Angleterre et sur le continent en Europe.

17... STATUTS FÉDÉRAUX :—Rapport du commissaire chargé de colliger, etc., les statuts passés par le Parlement de la Puissance du Canada, depuis la confédération.

7*a*. Réponse à adresse :—Etat détaillé de toutes dépenses faites au sujet de la commission donnée à l'honorable James Cockburn, C.R., de refondre les statuts fédéraux, et copie de la commission, et de tous rapports faits par lui à ce sujet.

17*b*. Réponse à adresse :—Copie de toute correspondance, etc., concernant la nomination d'un commissaire pour réviser les statuts du Canada.

N° 18 ... POLICE FÉDÉRALE :—Relevé des dépenses de l'année 1882. (*Pas imprimé.*)

19.... BANQUES :—Liste des actionnaires des banques canadiennes. (*Pas imprimée.*)

20.... FONDS D'AMÉLIORATION DES TERRES :—Réponse à une adresse ; copie de toutes lettres, etc., entre ce gouvernement et les gouvernements d'Ontario et de Québec, depuis le 1er juin 1882 jusqu'à date, au sujet de ce fonds et des comptes non réglés ; aussi, un état faisant connaître les balances, s'il en est, actuellement dues aux dites provinces. (*Pas imprimée.*)

21.... MISES À LA RETRAITE :—Etat faisant connaître les noms, etc., de chaque personne mise à la retraite, conformément à l'acte du service civil, 45 Vic., ch. 4, sec. 55, par. 3

21*a*.. Liste indiquant les noms des personnes à la retraite, 23 février 1883, ainsi que le montant de la pension payée à chacune.

21*b*... Réponse (partielle) à ordre ; état indiquant séparément, pour chaque année, depuis l'établissement de la caisse de retraite,—1° le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte ; 2° le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte ; 3° le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte ; 4° Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge ; 5° le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant leur service ; et 6° le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service.

22.... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet 1882, jusqu'à date, conformément à l'acte 45 Vic., chap. 2, cédule B.

23.... INTÉRIEUR :—Rapport annuel du département de l', pour l'année 1882.

24.... RECENSEMENT ET STATISTIQUE :—Rapport, requis par la clause 25 de l'Acte concernant le recensement et la statistique, de 1879, sur les travaux faits et les sommes dépensées pendant l'année civile, 1882. (*Pas imprimée.*)

25 ... GARANTIES ET SÉCURITÉS :—Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'État du Canada, soumis au parlement du Canada, conformément à l'Acte 31 Victoria, chap. 37, section 15. (*Pas imprimé.*)

26.... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Etat des, émis depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte 41 Victoria, chapitre 7, section 32, par. 2, pour l'exercice 1881-82, et 1882-83.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

27.... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à résolution ; rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée : 1° le choix de la route ; 2° le progrès des travaux ; 3° le choix ou la réserve des terres ; 4° le paiement de deniers ; 5° la construction des embranchements ; 6° le progrès des travaux sur ces embranchements ; 7° les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises ; 8° les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent ; 9° les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la présentation de l'état ; 10° copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, concernant les affaires de la compagnie.

27*a*.. Réponse à une résolution ; memorandum quant à la substitution par le chemin de fer de Credit-Valley pour $1,000,000 déposées en espèces.

27*b*... Réponse à une résolution ; Rapport de la compagnie, en compte avec le gouvernement du Canada, savoir :—compte d'avance sur rails, compte d'obligations hypothécaires, compte courant et compte de subvention. (*Pas imprimée.*)

27*c*... Réponse à une résolution ; cédule de la correspondance au sujet des obligations hypothécaires du Pacifique canadien.

27*d*... Réponse à une résolution ; memorandum sur le progrès des travaux de construction du chemin de fer, daté de Montréal, le 21 fevrier 1883. Aussi, une carte de la région que traversera le chemin de fer. (*Pas imprimée.*)

N° 27*e*... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE :—Réponse à une résolution ; nouveau rapport donnant des renseignements complets, non contenus dans le n° 27 ; et aussi, un plan montrant les régions à exproprier par le ch. de fer s'étendant de la partie sud-ouest du village de Prince-Arthur's-Landing en allant à l'est jusqu'à la rivière du Courant.

27*f*... Réponse à une résolution ; Copie des diverses communications reçues de la Cie du chemin de fer, au sujet du partage et du transport des terres auxquelles elle a droit en vertu du contrat.

27*g*.. Réponse à ordre ; relevé détaillé de toutes les sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du Pacifique canadien, avec les dates et les noms des personnes qui ont été payées, et le service spécial qui a donné lieu à tel paiement—copie de toute correspondance, contrats, comptes ou arrangements, non encore produits, concernant l'impression de la preuve ou du rapport.

27*h*.. Réponse à une résolution ; carte indiquant le tracé de construction du chemin de fer entre Callander et Algoma Mills, 191 milles. (*Pas imprimée*).

27*i*... Copie des contrats passés pour le chemin de fer, conformément aux prescriptions de l'acte 37 Vic., chap. 14, section 19 :—

Entre Horton et fils, et Sa Majesté la reine, etc., pour la fourniture de 72 tonnes de boulons et écrous en fer. (Contrat n° 94.)

Entre Bayliss, Jones et Bayliss et Sa Majesté la Reine, etc., pour la fourniture de boulons, écrous et carvelles. (Contrat n° 95.)

Entre Guest et Cie, et Sa Majesté la reine, etc., pour la fourniture de rails et éclisses d'acier. (Contrat n° 96.)

Entre John McDonald et Sa Majesté la reine, etc , pour la construction de six gares mixtes, à voyageurs et à marchandises, sur la 42e section. (Contrat n° 97.)

Entre Colin Nichol Black et le ministre des chemins de fer et canaux, etc., pour la fourniture de 30,000 traverses en épinette rouge 8'—0'x 7'' x 6'' à 25 cts. chaque. (Contrat n° 98.)

27*j*.. Réponse à une résolution ; tracé de la section est, la Rivière-du-Courant Nipigon, et le tarif de transport, section ouest.

27*k*.. Réponse à ordre ; relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la Cie, du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusq. qu'au 1er mars 1882 ; faisant la différence entre les ventes de terres pour fins agricoles, et celles pour emplacements de villes, villages ou stations, terrains boisés, miniers, de carrière ou autres terrains de nature spéciale, y compris les quantités et les prix réalisés pour des terrains dans lesquels la compagnie a acquis des intérêts par suite de contrats se rapportant à l'emplacement des stations. (*Pas imprimée.*)

27*l*.. Réponse à une résolution ; communication de W. C. Van Horne, gérant général de la Cie, datée de Montréal, le 18 avril 1883, donnant de nouvelles informations sur la ligne que l'on se propose d'adopter à travers les Montagnes Rocheuses et les montagnes de Selkirk.

27*m*. Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant de droit payés par la Cie, pour articles importés par elle depuis la date de son contrat jusqu'au 28 février 1883 ; spécifiant les ports d'entrée où ces articles ont été déclarés en douane et le montant payé à chaque port. (*Pas imprimée.*)

27*n*. Réponse à une adresse ; Copie du mémorandum officiel de la Cie, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa position et ses perspectives. L'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions pour son capital social augmenté ; et tous mémoires émis à ce sujet.

Etat indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans ces cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné, et la date.

Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer Canada Central et Montréal, Ottawa et Occidental, et de tout intérêt dans le chemin de fer de Credit-Valley et dans celui d'Ontario et Québec.

Enumération des divers objets sur lesquels il doit être fait rapport en vertu de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements, séparém.

Etat des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février en vertu de son contrat.

N° 27*o*.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à ordre ; carte ou des cartes montrant (1) le tracé du chemin de fer jusqu'où il a été approuvé ou construit ; (2) le tracé jusqu'où il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé ; (3) le tracé de tout embranchement construit ou de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis ; (4) les terres mises en réserve pour la compagnie mais non encore cédées ; (5) les terres cédées ; (6) les terres demandées mais non encore mises en réserve. (*Pas imprimée.*)

27*p*... Réponse à ordre ; état faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B, et le montant compris dans ce changement ; aussi, un état indiquant le chiffre de chacun des paiements faits chaque mois aux entrepreneurs respectifs depuis l'adjudication des travaux ; aussi, un état de toutes les réclamations présentées par les entrepreneurs de ces travaux et la date de chacune d'elles. (*Pas imprimée.*)

27*q*.. Papiers relatifs aux sections 14 et 15, Joseph Whitehead, entrepreneur. (*Pas imp.*)

27*r*.. Mémoire concernant la Baie du Tonnerre et la rivière Kaministiquia.

28.... STATUTS DU CANADA :—Rapport officiel de la distribution des, 45 Victoria, 1882. (*Pas imprimé.*)

29.... PÉNITENCIERS DU CANADA :—Rapport du ministre de la justice sur les, pour l'année terminée le 30 juin 1882.

29*a*.. Rapport supplémentaire ; dépenses du pénitencier de la Colombie-Britannique pour l'exercice terminé le 30 juin 1882. (*Pas imprimé.*)

30.... RECETTES ET DÉPENSES :—Réponse à ordre ; un état détaillé des, imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 1er février 1883. (*Pas imprimée.*)

31.... MILICE :—Réponse à ordre ; état du nombre de vétérans de 1812, survivants ; du nombre de vétérans décédés depuis 1875 et du nombre de veuves des vétérans décédés qui ont fait application pour secours. (*Pas imprimée.*)

31*a*.. Réponse à ordre ; état comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant le dernier exercice, ainsi que le montant donné à chacun. (*Pas imprimée.*)

31*b*.. Réponse à une adresse ; comptes, etc., relatifs à l'achat de couvertures pour la milice, pendant la vacance. (*Pas imprimée.*)

31*c*.. Réponse à ordre ; copie de toutes requêtes et correspondances demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de Richmond. (*Pas imp.*)

31*d*.. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la supplique de John Stewart, de Woodbridge, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance pour ses services dans la défense du pays pendant ces années. (*Pas imprimée.*)

31*e*.. Réponse à ordre ; état donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instructions dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu un certificat d'aptitudes, chaque année, et le coût complet, par année, de chaque batterie pendant la même période.

31*f*.. Réponse à une adresse (Sénat) ; copie des soumissions pour les ouvrages qu'il y avait à exécuter au camp de Berthier en 1882 ; le prix de ces diverses soumissions, le nom des personnes auxquelles elles ont été accordées, etc. (*Pas imprimée.*)

32.... ACTE D'EXTRADITION DU CANADA :—Réponse à une adresse ; correspondance, non encore produite, concernant l'acte et la suspension de l'acte impérial dans les limites du Canada.

33.... OFFICIERS-RAPPORTEURS :—Réponse à ordre ; liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882, autres que les régistrateurs ou shérifs, la profession et le domicile de tels officiers, et une liste des shérifs et régistrateurs des districts dans lesquels tels officiers-rapporteurs ont été nommés.

34.... BANQUE DE SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; copie des rapports faits par la Banque de Saint-Jean, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875. Aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture de ses opérations. (*Pas imprimée.*)

N° 35.... TABAC CANADIEN :—Réponse à ordre ; état indiquant : 1, Le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février 1883, dans lequel le tabac canadien est employé exclusivement ; 2, la quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis la passation de l'Acte du Revenu de l'Intérieur de 1880, jusqu'au 1er février 1883 ; et 3, la quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai 1880 jusqu'au 1er février 1883, dans les manufactures qui emploient uniquement le tabac canadien. (*Pas imp.*)

35*a*. Réponse à ordre ; copie de tous documents, etc., se rattachant à une saisie de tabac faite chez M. N. Bernatchez, et autres marchands de Montmagny. (*Pas imprimée.*)

36.... HOUILLE :—Réponse à ordre ; état de la quantité de tonnes de houille exportée de chaque port de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et les pays où elle a été exportée ; aussi, indiquant (séparément) les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de Québec et d'Ontario, et les noms de ces ports.

36*a*. Terrains houillers ; règlements pour la disposition des, approuvés par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, en date du 2 mars 1883, substitués à ceux du 17 décembre 1881.

36*b*.. Réponse à ordre ; copie de toutes demandes de ventes ou de locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, de toute correspondance et rapports à ce sujet, et de tous baux passés pour tels terrains qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre ; aussi, un relevé des paiements effectués en vertu d'affermages de terrains houillers.

36*c*.. Réponse à ordre ; état complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin 1881 et 1882.

37.... PÊCHERIES :—Copie des ordres en conseil, instructions et formules de demandes de primes de pêche, conformément aux prescriptions de l'acte 45 Vic., chap. 18.

37*a*. Réponse à ordre ; état des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du Nouveau-Brunswick et le montant du loyer stipulé dans chaque cas ; aussi, le nombre de baux ou permis annulés ou abandonnés.

37*b*. Réponse à ordre ; copie des instructions adressées aux inspecteurs et aux autres officiers des pêcheries relativement à la mise en vigueur de l'ordre en conseil du 11 juin 1879, prohibant la pêche du saumon au Canada, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la marine et des pêcheries ; le nombre de saisies et de plaintes portées devant des juges de paix contre des personnes faisant la pêche sans avoir un bail ou une licence, et le nombre de condamnations, etc.

37*c*.. Copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par son Excellence le Gouverneur Général en conseil, en date du 2 mai 1883, concernant l'affectation d'une somme de $50,000 au moins, à titre de prime d'encouragement aux pêcheurs.

37*d*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., échangée depuis le 1er janvier 1877 jusqu'au 31 mars 1883, entre le département de la marine et des pêcheries à Ottawa, et l'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick, au sujet de la reclamation de l'ex-garde-pêche, Amos Perley, de Chatham, pour services se rattachant à la pêche d'perlan de Miramichi pendant les années de 1876 à 1878.

37*e*.. Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, etc.

38.... SAISIES ET AMENDES :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du Canada pendant le dernier exercice, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1880 ; le chiffre des amendes perçues et la manière dont on en a disposé. (*Pas imprimée.*)

39.... SERVICE POSTAL OCÉANIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; correspondance, etc., en la possession de quelque département ou fonctionnaire du gouvernement sur le sujet du service postal entre le Canada et le Royaume-Uni, ou sur les prix de transport reçus par les propriétaires de la ligne de paquebots qui exécute ce service.

36*a*. Réponse supplémentaire (Sénat) à la précédente.

40.... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de matériel roulant acheté pendant l'année finissant le 31 décembre 1882, etc. Aussi, un état montrant ce qui a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement.

N° 40*a*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état indiquant les recettes et les frais d'exploitation pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs.

40*b*. Réponse à une adresse ; copie de tous ordres en conseil, correspondances, etc , et de la commission concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer ; et un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission, etc.

40*c*. Réponse à ordre ; toute correspondance relative au transfert et au renvoi de William D. McCallum, chef du mouvement à Truro. (*Pas imprimée.*)

40*d*.. Réponse à ordre ; état des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer, lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures, depuis le 1er mars 1883, avec les causes respectives ; le chiffre des dommages à la propriété et le montant de l'indemnité payée ainsi que le montant des réclamations qui ne sont pas encore réglées. (*Pas imprimée.*)

40*e*.. Réponse à ordre ; copie de la réclamation des docteurs Le Bel et Renouf, de St-Gervais, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé Dionne, et un état des sommes à eux payées. (*Pas imprimée.*)

40*f*.. Réponse à ordre ; état indiquant la nature du matériel roulant acheté pour le chemin compris dans l'item de $153,853 84, des comptes publics de 1882 ; l'endroit où il a été fabriqué, et le prix payé.

40*g*. Réponse à ordre ; état de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt de l'Intercolonial à St-Jean, N.-B. ; les noms des divers entrepreneurs et le montant de chaque contrat ; le nombre et le nom des surintendants et surveillants des travaux et les montants payés pour leurs services. (*Pas imprimée.*)

40*h*. Réponse à ordre ; état des sommes payées pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à Saint-Jean, N.-B., pour le chemin de fer ; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus ; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendus.

40*i*.. Réponse à ordre ; état indiquant le matériel roulant acheté chaque année depuis le 1er juillet 1878 ; la nature de tel matériel et l'endroit où il a été fabriqué, etc.

40*j*.. Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et les départements des chemins de fer et des travaux publics, au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, et avec la Cie de chemin de fer et de charbon de Halifax et du Cap-Breton, concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la Nouvelle-Ecosse.

40*k*. Réponse à ordre ; copie de toutes communications relatives au steamer qui voyage entre Campbellton, Gaspé et les ports intermédiaires, en correspondance avec le chemin de fer (*Pas imprimée.*)

40*l*.. Papiers relatifs à la réclamation pour surcharge présentée par F. G. C. Ketchum, pour transport de rails en 1866, 1867 et 1868. (*Pas imprimés.*)

41... COMPTES PUBLICS :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains articles des comptes publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1882. (*Pas imprimée*)

42... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains articles du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues, déféré par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (*Pas imprimée.*)

43... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains items du relevé des mandats du gouverneur général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, déférés par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (*Pas imprimée.*)

44... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etats généraux des,—dans certains districts de la province de Québec, pendant l'année 1882. (*Pas imprimés.*)

45... REMISE DE DROITS SUR LES MATÉRIAUX EMPLOYÉS POUR LA CONSTRUCTION DES NAVIRES :—Réponse à ordre ; état faisant connaître toutes les demandes faites pour remise de droits sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 31 juin 1882, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882. (*Pas imprimée.*)

N° 45*a*. REMISES DE DROITS SUR LES ARTICLES FABRIQUÉS :—Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites depuis le 2 mars 1882, pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation ; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations, ainsi que copie de toute réclamation acceptée et la déclaration sous serment qui l'accompagne, de chaque exportateur de bouilloires, engins, machines à coudre ou autres articles en fer.

46... QUAIS ET JETÉES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la construction d'une rallonge au quai de Saint-Jean-Port-Joli, comté de L'Islet, etc., à dater de l'ouverture du crédit voté à cet effet pendant la dernière session du parlement. (*Pas imprimée*)

46*a*. Réponse à ordre ; pour compléter la réponse précédente, en donnant la date du memorandum qui se trouve à la fin de ces documents. (*Pas imprimée.*)

46*b*. Réponse à ordre ; rapports, etc., concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à Sainte-Anne, sur la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi. (*Pas imprimée.*)

46*c*. Réponse (partielle) à une adresse ; correspondance, etc., concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération (*Imprimée pour distribution.*)

46*d*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Imprimée pour distribution.*)

46*e*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports, coût estimatif, etc., faits par les ingénieurs du gouvernement concernant le havre de Port-Albert ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre la Cie des jetées de Port-Albert et le gouvernement au sujet du dit havre.

46*f*.. Réponse à ordre ; copie de tous rapports, etc., du havre de Bayfield, dressés par des ingénieurs du gouvernement.

46*g*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant les améliorations du havre de Morpeth, sur le lac Erié.

47... PONT DE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée en 1882 avec le gouvernement touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean.

47*a*. Télégramme de Shadroch Holly, maire de Saint-Jean, N.-B., accompagné de la copie d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur général au sujet de la résolution concernant le prêt projeté à la compagnie du pont et du chemin de fer de Saint-Jean.

48... MÉRIDIEN UNIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie du mémoire de la société royale du Canada, de l'institut canadien de Toronto, et de tous documents se rattachant à ce mémoire concernant la représentation du Canada à la conférence internationale qui sera appelée à déterminer un méridien unique suivant les vues du Congrès des Etats-Unis. (*Imprimée pour la distribution.*)

49... DÉPARTEMENT DES DOUANES, MONTRÉAL :—Réponse à ordre ; état contenant les noms des personnes au service du département des douanes, dans la ville de Montréal, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employées pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet 1882. (*Pas imprimée.*)

50... SALLES D'EXERCICES, IONA :—Réponse à ordre ; copie du contrat, etc., pour la construction de la salle d'exercices à Iona, Ontario, et du rapport d'inspection de cette salle. (*Pas imprimée.*)

51... DE LA CHEVROTIÈRE, O. C., DESTITUTION DE :—Réponse à une adresse ; copie de l'ordre en conseil, etc., destituant M. Octave C. de la Chevrotière de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de Lotbinière, comté de Lotbinière. (*Pas imprimée.*)

52... BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à Port-Lorne, N.-E., et des diverses soumissions reçues ; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant du contrat. (*Pas imprimée.*)

52*a* Réponse à ordre ; copie de tous papiers, rapports d'ingénieurs, etc., touchant la construction d'un brise-lames à New-Harbor, comté de Guysborough, N.-E. (*Pas imprimée.*)

52*b*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., relativement à la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie Liverpool, depuis 1870 jusqu'à 1882. (*Pas imprimée.*)

N° 52c. BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à Brae, comté de Prince, I.P.E., en vue d'améliorer le havre de cette localité. (*Pas imprimée.*)

53... MILLER, JUGE J. A. :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée avec M. J. A. Miller, ci-devant juge de la cour du Banc de la Reine, Manitoba, antérieurement à sa nomination, au sujet de sa promotion à la charge de juge de cette cour, et après sa nomination, au sujet de la démission de sa charge. (*Pas imprimée.*)

54... SUMMERSIDE, HAVRE DE :—Réponse à ordre ; copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé du havre de Summerside, I.P.E., l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre. (*Pas imprimée.*)

55... RÉCIPROCITÉ ENTRE LE CANADA ET LES E.-U. :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée, depuis 1878, entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis ou entre aucune chambre de commerce du Canada et des Etats-Unis au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays basée sur le traité de réciprocité de 1854.

56.. COLLÈGE MILITAIRE ROYAL :—Réponse à ordre ; pour un rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial ; le nombre de ceux qui ont été nommés dans des corps de la milice permanente ; aussi, les noms des officiers nommés dans les batteries A et B depuis le 6 février 1880 et qui n'ont pas pris leurs diplômes au collège militaire royal, et de ceux qui ont été nommés ayant reçu leurs diplômes au collège. (*Pas imprimée.*)

56a. Réponse à ordre ; un état indiquant le nom et le salaire et les fonctions de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal, et la date de sa nomination. Aussi, un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries A et B respectivement, avec le chiffre du salaire et la date de la nomination. (*Pas imprimée.*)

57... QUACO, PHARE DE :—Réponse à ordre ; état des soumissions reçues pour la réfection du phare de Quaco, N.-B., le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant mentionné dans le contrat. (*Pas imprimée.*)

58... ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES CANADIENS SUR LES GRANDS LACS :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie Georgienne, pendant les trois dernières années. (*Pas imprimée.*)

58a. NAVIRES ENREGISTRÉS : – Réponse à ordre ; état relatif au nombre de navires enregistrés dans la province de Québec ; aussi, le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

58b. NAVIRES QUI ONT IMPORTÉ DU SUCRE, DU SIROP ET DE LA MÉLASSE :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de navires, y compris le tonnage, la nationalité et le port où ils ont fait leur déclaration, qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse pendant l'exercice expiré le 30 juin 1881 ; la quantité de sucre au-dessus du No 14 T H., et la quantité de sucre de qualité inférieure importée par chaque navire ou steamer ; aussi un état semblable pour les six mois compris entre le 1er juillet 1881 et le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

59... LIQUEURS ENIVRANTES :—Réponse à ordre ; les quantités, sous leurs différents noms, tels que mentionnés aux rapports du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au Canada depuis 1868 jusqu'à 1882, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés ; la somme des matières employées pour la fabrication de la bière et la distillation des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du Canada, pendant les mêmes années.

59a. Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions venant de la province de Québec au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes. (*Pas imprimée.*)

59b. Réponse à une adresse ; copie des dépêches, etc., au sujet des lois du Canada et des provinces relatives à l'imposition de restrictions sur la vente des boissons enivrantes. (*Pas imprimée.*)

60... FABRE, HONORABLE HECTOR :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, etc., relative à la nomination de l'honorable Hector Fabre à la position qu'il occupe maintenant en France ; aussi, un état faisant connaître la nature de ses fonctions et le salaire et la commisssion qui lui sont ou qui lui seront payés pour tels services, etc. Aussi, copie de tous rapports faisant connaître les résultats de sa mission. (*Pas imprimée.*)

N° 61... VENTE DES LIQUEURS :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés, de toutes pétitions, etc., présentes par toute telle personne au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs. (*Pas imprimée.*)

62... HUISSIERS FÉDÉRAUX :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers. (*Pas imprimée.*)

62*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

63... COUR SUPRÊME, RÈGLE AMENDÉE :—Déclaration de la cour suprême du Canada, à l'effet que la cédule D des règles de la dite cour soit amendée, et qu'il soit impose, par le registraire, et à sa discrétion, sur l'agent régulièrement inscrit dans tout appel, allocation jusqu'au montant de $20. (*Pas imprimée.*)

64... LEVÉE HYDROGRAPHIQUE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée entre toute personne et le gouvernement, au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe Saint-Laurent et des autres côtes maritimes du Canada.

65... DROITS SUR LE SEL :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., en possession du gouvernement, se rapportant aux droits sur le sel. (*Pas imprimée.*)

66... SIFFLET DE BRUME, SHELBURNE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., adressés au ministère de la marine et des pêcheries depuis le 1er janvier 1881, au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E. (*Pas imprimée.*)

67... COURS DE COMTÉ :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral, au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté dans cette province et de la nomination d'un juge pour la dite cour. (*Pas imprimée*)

67*a*. Réponse à une adresse ; état du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de King et Albert depuis le 1er juin 1882, ainsi que du montant des verdicts et des sentences portés dans ces causes. (*Pas imprimée.*)

67*b*. Réponse à ordre ; pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les juges de cours de comté du Canada, et autres, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session du Parlement, par le ci-devant ministre de la justice, au sujet de l'élévation projetée du traitement de tels juges. (*Pas imprimée.*)

68... COUR MARITIME :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de causes décidées, etc., par le juge et les différents juges subrogés de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février 1882. (*Pas imprimée.*)

68*a*. Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le juge ou quelques-uns des juges de la cour maritime de la province d'Ontario et le gouvernement concernant les règles, etc., de la dite cour et leur simplification Aussi, copie de toutes règles modifiées ou de projets de modification, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

69... CANADA CENTRAL, CHEMIN DE FER DU, BONI DE PEMBROKE :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le montant du paiement octroyé par la ville de Pembroke pour aider au chemin de fer du Canada Central

MATIÈRES DU VOLUME No 12.

70... CONSTITUTIONS DU C.-B., N.-E., I. P. E., N.-B., C.-B. ET DE L'ILE DE VANCOUVER :—Réponse à une adresse ; copie des chartes ou constitutions octroyées par la couronne ou le parlement impérial aux provinces du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile Vancouver ; aussi, copie de tous actes, chartes, instructions royales, commissions, ordres en conseil ou dépêches altérant ou modifiant les dites chartes ou constitutions telles qu'octroyées dans le principe, ou conférant ou retirant tous droits ou privilèges politiques avant ou après l'octroi de telles chartes.

71... COMMUNICATION PAR STEAMERS AVEC L'ALLEMAGNE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de l'établissement d'une communication directe par steamers entre Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., Halifax et les ports de mer de l'Allemagne.

N° 72... SUPPLIQUE DE CERTAINS MARINS D'ÊTRE RELAXÉS DE PRISON :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance entre le secrétaire d'Etat et les départements de la marine et des pêcheries et de la justice, concernant les suppliques de divers marins du port de Québec, demandant d'être relaxés de prison pour retourner en mer, etc., à la demande de R. Temple, patron du navire anglais, le *Genii* (*Pas imprimée.*)

73... COMPAGNIE BRITANNIQUE CANADIENNE DE PRÊT ET DE PLACEMENT :—Etat (Sénat)—Liste des actionnaires et état des affaires de la, à la date du 31 déc. 1882. (*Pas imprimée.*)

74... SÉMAPHORE RIVIÈRE-DU-LOUP ET "BRANDY POTS :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance au sujet de l'érection de sémaphores sur le quai de la Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, et sur le "Brandy-Pot." (*Pas imprimée.*)

75... QUAIS À LA RIVIÈRE-DU-LOUP ET À LA RIVIÈRE-OUELLE :—Réponse à ordre ; copie des rapports faits jusqu'à ce jour, touchant les mouvements de la glace au quai de la Rivière-du-Loup et à celui de la Rivière-Ouelle. (*Pas imprimée.*)

76... CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et la compagnie relativement à l'achat de bons et actions du chemin de fer de Wellington, Grey et Bruce, et aussi, l'achat de certaines actions et parts de la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest et de la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa ; aussi, copie de la correspondance concernant l'achat ou la vente du chemin de fer de la rive Nord. (*Pas imprimée.*)

76*a*.. Réponse à ordre ; rapport de tous les dommages et accidents qui ont eu lieu sur la ligne du chemin de fer ou sur aucun de ses embranchements ou chemins de fer sous son contrôle entraînant soit perte de vie ou tort aux personnes ou aux choses. (*Pas imprimée.*)

76*b*. Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance entre la compagnie et le gouvernement du Canada relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la Rivière-du-Loup du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement ; aussi de toute correspondance montrant la manière dont la dite compagnie a dépensé ou se propose de dépenser l'argent ainsi reçu ; et aussi de toute la correspondance concernant l'hypothèque du gouvernement pour cette dette de £3,111,500 et l'intérêt échu.

76*c*. Réponse supplémentaire au précédent.

77... CINQUIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE :—Rapport sur les élections fédérales de 1882, et aussi de chaque élection faite subséquemment jusqu'à cette date.

77*a*. Réponse à ordre :—Etat indiquant toutes les sommes payées pour défrayer les dépenses des dernières élections fédérales dans les différents districts électoraux.

78... HÉBERT, H., MANŒUVRES FRAUDULEUSES :—Réponse à ordre ; copie de toute plainte portée contre Hubert Hébert, employé comme chef de gare à Montmagny, relativement à une accusation de manœuvre frauduleuse soutenue affirmativement par P. B. Casgrain, écuier, député de l'Islet. (*Pas imprimée.*)

79... QUAIAGE À DIGBY, N.-E. :—Réponse à ordre ; état du montant perçu pour droit de quaiage au quai public à Digby, N.-E., pendant chacune des années comprises entre 1879 et 1882, inclusivement. (*Pas imprimée.*)

80... RUSSELL VS. LA REINE :—Réponse à une adresse ; copie des jugements dans la cause de Russell *vs.* la Reine dans la cour suprême du Canada et le Conseil privé, et des jugements dans toutes cours provinciales de juridiction supérieure ou dans la cour suprême du Canada, dans toutes les causes traitant de la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affectant, réglementant ou restreignant le nombre ou le caractère des personnes licenciées pour vendre des liqueurs enivrantes ou les heures de telle vente.

81... CANAL SHUSHWAP ET OKANAGAN :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs Shushwap et Okanagan, dans la Colombie-Britannique.

82... TERRES DE L'ARTILLERIE ET RÉSERVES DE LA MARINE :—Réponse à ordre ; état donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er juillet 1856 jusqu'au 1er juillet 1882, et les objets auxquels les sommes ainsi perçues ont été appliquées ; aussi, un état désignant les différentes propriétés dont partie a été ainsi vendue ou louée, et le nombre d'acres dans chaque cas. (*Pas imprimée.*)

82*a*. Réponse supplémentaire au même.

N° 83... CANAL MURRAY :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copies de toutes soumissions reçues pour la construction du canal Murray, ainsi que toute correspondance, etc., se rapportant à cette entreprise.

84... TERRES POUR LA COLONISATION :—Réponse à ordre ; état indiquant, jusqu'au 1er janvier 1883, le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéros un et deux des règlements concernant les terres, en date du 23 décembre 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas.

85... O'CONNOR, HONORABLE JOHN :—Réponse à une adresse ; relevé de toutes les sommes payées à l'honorable John O'Connor depuis qu'il s'est démis de sa charge et de l'arrangement en vertu duquel telles sommes ont été payées. (*Pas imprimée.*)

86... ILE DU PRINCE-EDOUARD, CHEMIN DE FER DE L' :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports, relevé du coût d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de Harmony, sur le chemin de fer, et Elmira, East Point, I.P.-E.

87... BOUÉES ET BALISES, LAC HURON :—Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance avec le gouvernement pendant les quatre dernières années, avec copie de tout contrat et des dépenses relatifs aux bouées et balises dans le chenal du nord du lac Huron. (*Pas imprimée.*)

88... TROUPES D'HALIFAX :—Réponse à une adresse ; copie de toutes dépêches, ordres en conseil et rapports touchant le rappel des troupes de Halifax. (*Pas imprimée.*)

89... ARRANGEMENTS COMMERCIAUX AVEC LA FRANCE, L'ESPAGNE, ETC. :—Réponse à une adresse ; copies de toutes dépêches, etc., entre les gouvernements du Royaume-Uni et du Canada et entre le gouvernement du Canada et le haut commissaire, touchant les négociations pour des arrangements commerciaux avec la France, l'Espagne ou d'autres contrées.

90... LAC SAINT-JEAN, CHEMIN DE FER DU :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, relativement au subside octroyé à la dite compagnie, et un état de toutes les sommes payées à la dite compagnie sur le dit subside jusqu'à ce jour. (*Pas imprimée*).

91... DROITS DE DOUANE REMBOURSÉS À TORONTO :—Réponse à ordre ; état donnant les noms et les montants respectifs des droits de douane remboursés, au port de Toronto, pendant le dernier exercice, et les articles sur lesquels les droits ont été perçus et remboursés. (*Pas imprimée.*)

92... IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Réponse à ordre ; état des importations et exportations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, indiquant les pays avec lesquels s'est fait ce commerce d'importation et d'exportation. (*Pas imprimée.*).

93... IMMIGRATION :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance, etc., échangée récemment entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique au sujet de l'immigration dans cette province.

93*a*. Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement du Canada relativement à l'immigration dans la Colombie-Britannique ; aussi, de toute correspondance au sujet de l'immigration chinoise.

93*b*. Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre d'agents d'émigration (autres que ceux mentionnés sur les listes officielles et publiées) envoyés du Canada en Europe qui ont retiré un salaire du gouvernement pendant les années civiles 1881 et 1882 ; les noms des personnes ainsi employées ; les instructions qu'elles ont reçues, etc.

93*c*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., concernant l'immigration des réfugiés juifs de Russie au Canada et l'entretien ultérieur et le placement de tels immigrants. (*Pas imprimée.*)

94... SUBVENTION PROVINCIALE DE QUÉBEC :—Réponse à une adresse ; copie de toute représentation par la législature de Québec au sujet d'une augmentation de la subvention provinciale.

94*a*. Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de toutes lettres, correspondance, etc., que les autorités fédérales ont pu recevoir du gouvernement ou de la législature de la province de Québec au sujet de la révision des conditions de l'union dans le sens d'une augmentation de la subvention fédérale.

N° 95... SENTENCE ARBITRALE RELATIVE À L'ONTARIO :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance non encore soumise à cette Chambre, échangée entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province.

96... ILE DU PORTAGE :—Réponse à une adresse ; Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement britannique, au sujet de la cession au Canada de l'île du Portage, à l'entrée de la rivière Miramichi ; aussi, copie de tous les rapports, etc., à ce sujet.

97... STEAMER POUR REMPLACER LE "GLENDON" :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Gle ndon* ; les diverses soumissions reçues ; le nom de la personne qui a obtenu le contrat et le montant mentionné dans le dit contrat. (*Pas imprimée.*)

98... COMMERCE ENTRE LE CANADA, LES ANTILLES ET LE BRÉSIL :—Réponse à ordre ; copie de la pétition relative au commerce entre le Canada et les Antilles et le Brésil, signée par les principaux marchands de la côte de Gaspé et de la Baie des Chaleurs et adressée à l'honorable ministre des finances, et copie de la lettre accompagnant la dite pétition.

99... FABRIQUE DE CARTOUCHES À QUÉBEC :—Réponse à ordre ; état donnant le coût de la fabrique de cartouches à Québec, depuis sa création, et les noms et salaire de tous les officiers et employés et la valeur et la quantité des munitions fabriquées. (*Pas imprimée.*)

100... GRAIN ET PRODUITS DU GRAIN :—Réponse à ordre ; état indiquant : 1° Le montant de droits perçus, du 15 mars 1879 au 1er janvier 1883, sur les céréales comprises sous le titre "Grain et produits du grain" ; aussi, les quantités totales importées ; 2° La quantité importée et entrée pour la consommation au Canada ; aussi, un état de la quantité exportée de 1874 à 1882, inclusivement.

101... STEAMERS NEWFIELD ET MORAVIAN :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries, concernant l'emploi du steamer du gouvernement, le *Newfield*, pour aider le steamer naufragé, le *Moravian.*" (*Pas imprimée.*)

102... RÈGLEMENTS CONCERNANT LES MINES :—Copie des règlements pour régir la cession des terrains miniers autres que les houillers. (*Pas imprimés.*)

103... INSTRUMENTS ARATOIRES, ETC., IMPORTÉS DANS LE MANITOBA ET LES T. N.-O. :—Réponse à ordre ; état de l'importation des instruments aratoires dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et des wagons, traîneaux et voitures, du 30 juin au 31 décembre 1882.

103*a*. Réponse à ordre ; état de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada, entre le 1er juillet et le 31 décembre 1882.

103*b*. Réponse à ordre ; état de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

104... BAIE D'HUDSON :—Réponse à une adresse ; copie des renseignements recueillis, touchant la durée de la saison de navigation dans la baie d'Hudson, indiquant les sondages et dans quelle étendue la baie se congèle ; aussi, copie de tous rapports et documents relatifs à ses ressources probables ; aussi, tous rapports sur les richesses minières des régions voisines de la baie et des îles qu'elle renferme.

105... GRENVILLE ET CARILLON, CANAL DE :—Réponse à ordre ; copie de la sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de Grenville et Carillon en vertu du contrat en vigueur en 1871-72, et un état des sommes payées aux termes de ce contrat.

105*a*. Papiers relatifs à la construction de deux écluses, et autres travaux, à Greece's Point.

105*b*. Sentence arbitrale de John Page, ingénieur en chef, sur la réclamation de MM. Heney, Stewart et Cie, entrepreneurs de travaux à Greece's Point.

105*c*. Rapport de J. Page, écr., ingénieur en chef, sur le canal du Rapide Plat.

N.° 106... VAISSEAUX DE GUERRE DE S. M. SUR LES CÔTES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, et entre le gouvernement canadien et le gouvernement de la Colombie-Britannique relativement au stationnement permanent d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

107... LOT N° 133 DE L'ARPENTAGE DU GOUVERNEMENT, MANITOBA :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de toutes correspondances échangées entre le bureau des terres à Winnipeg, ou le département de l'intérieur et toutes personnes réclamant la propriété ou des droits à la propriété n° 133 de l'arpentage du gouvernement, située dans la paroisse de Ste-Agathe, comté de Provencher, province du Manitoba ; aussi, copie de tous ordres en conseil ou ordres du département de l'intérieur au sujet de la dite propriété. (*Pas imprimée*).

108... SUBVENTIONS AU MANITOBA :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, depuis le commencement de la dernière session, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba.

109... DETTE PUBLIQUE ENCOURUE POUR LES CHEMINS DE FER, LES CANAUX, ETC. :—Réponse à ordre ; état indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du Canada qui ont été dépensés pour obligations de chemins de fer, canaux et navigation dans la Colombie-Britannique, le Manitoba, Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, et l'Ile du Cap-Breton, jusqu'au 1er juillet 1882, etc.

110... MCMILLAN, DESTITUTION DE J. D. :—Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance, etc., relative à la destitution de John D. McMillan de son emploi comme garde-pêche, et à la nomination à sa place de David Baker. (*Pas imprimée.*)

111... PILOTES ET PILOTAGE, COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., échangée entre le gouvernement et l'administration du pilotage dans la Colombie-Britannique ou toutes autres personnes, dans cette province, concernant les pilotes et le pilotage.

112... STATIONS DE SAUVETAGE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., touchant l'établissement et l'entretien de stations de sauvetage à des endroits dangereux sur la côte du lac Ontario et autres nappes d'eau de l'intérieur, aussi, tous autres rapports sur la construction et le fonctionnement des stations de sauvetage des pays étrangers, que le gouvernement peut avoir en sa possession. (*Pas imprimée.*)

113... TERRASSE FRONTENAC, QUÉBEC :—Réponse à une adresse ; copie de tous documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, de divers terrains et notamment de celui sur lequel est érigée la terrasse Frontenac, en la cité de Québec. (*Pas imprimée.*)

114... LAC DES BOIS ET LAC LAPLUIE :—Papiers relatifs à la construction de steamers pour le "lac des Bois et le lac La Pluie." (*Pas imprimée.*)

115... DAUPHENÉE, JAMES, RÉCLAMATION DE :—Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions, etc., concernant la réclamation de James Dauphenée, de Bridgewater, dans le comté de Lunenburg, pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche de ce comté. (*Pas imprimée.*)

116... CANONS POUR LE CANADA :—Réponse à ordre ; copie du contrat, correspondance, etc., relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du Canada. (*Pas imprimée.*)

117... CONCESSIONS DE TERRES POUR LA COLONISATION :—Réponse à ordre ; état faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements, etc., entre les compagnies et le gouvernement au sujet des concessions pour fins de colonisation.

118... PERMIS DE COUPER DU BOIS ET D'EXPLOITER LES MINES DANS LE TERRITOIRE EN CONTESTATION DE L'ONTARIO :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, des ordres en conseil et papiers, non encore soumis, concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres situées dans les limites du territoire actuellement en contestation avec l'Ontario ; aussi, toute correspondance, etc., et tous les permis et baux octroyés pour couper du bois de construction, traverses, poteaux de télégraphe et billots de sciage dans le district du lac et de la rivière La Pluie et du lac des Bois et le long de leurs tributaires.

N° 119.. ADMINISTRATION DE LA JUSTICE, RÉCLAMATIONS DES PROVINCES :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à cette date, entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux, relativement aux réclamations de chacun de ces gouvernements pour le remboursement des sommes dépensées pour ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice ; aussi, état détaillé des réclamations réglées.

120... STEAMER "CHARYBDIS" :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, exposé de dépenses, et rapports concernant le *Charybdis*, qui n'ont pas encore été produits. (*Pas imprimée.*)

121... SUBVENTIONS À CERTAINS CHEMINS DE FER :—Rapport au conseil du 14 mai 1883, recommandant l'octroi d'une subvention de $3,200 par mille, pour 12 milles, en tout $38,400, pour construire une ligne de chemin de fer entre Petitcodiac et Havelock Corner, N B.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 80 milles, de Canso à Louisbourg ou Sydney, ne dépassant pas en totalité $256,000, à la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 49 milles, ne dépassant pas en totalité $156,000, à la compagnie du chemin de fer International.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 36 milles, ne dépassant pas en totalité $115,200, à la compagnie de chemin de fer de Caraquet, N.-B.

Subvention projetée ne devant pas dépasser $3,200 par mille, en tout $160,000, à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Gatineau.

Subvention projetée de $3,200 par mille pour la première section de 50 milles en dehors de Saint-Jérôme, n'excédant pas $160,000, à la compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 28 milles, de Napanee à Tamworth, en tadt $89,600, à la Cie de chemin de fer de Tamworth et Québec.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 25 milles, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, ne dépassant pas en totalité $80,000, à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 100 milles, de Métapédiac à Paspébiac, ne dépassant pas en totalité $320,000, à la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 32 milles (depuis l'Intercolonial jusqu'aux moulins de M. Laggan), ne dépassant pas en totalité $102,400, à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Miramichi.

Subvention additionnelle projetée ne dépassant pas $6,000 par mille, ou une nouvelle subvention n'excédant pas, en totalité, $660,000, de Gravenhurst à Callander, 110 milles, à toute compagnie approuvée par le gouverneur en Conseil.

122.... RIVIÈRE SAINT-JEAN, N.-B. :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de tous rapports, lettres, etc., depuis 1878, entre le département des travaux publics et M. J. A. Lyon ou toute autre personne, au sujet de l'enlèvement des obstructions qui embarrassent le lit de la rivière Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

123.... MANITOBA, AGENCE DES SAUVAGES DU :—Réponse à ordre ; rapport, avec témoignages, sur la condition et la gestion de l'agence des sauvages du Manitoba, sous J. A. N. Provencher, surintendant des sauvages du district de Manitoba, fait par la commission d'enquête instituée ; aussi, copie de pièces justificatives en date du 25 juin 1875, pour $180 ; 25 juin 1875, pour $1,290 ; 26 décembre 1875, pour $600, signée par le nommé Tremblay, etc. (*Pas imprimée.*)

124.... TÉLÉGRAMMES, DÉPENSES POUR, DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître la dépense faite pendant chaque mois du présent exercice pour dépêches télégraphiques débitées au compte des divers travaux dans le département des travaux publics ; aussi, un état semblable pour la période comprise entre novembre 1881 et le 30 juin 1882, inclusivement. (*Pas imprimée.*)

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU

30 JUIN 1867

AU

1er JUILLET 1882.

(EN DEUX VOLUMES.)

PARTIE II.

Imprimé par ordre du Parlement.

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1883.

ANNEXE No 19.

RAPPORT

SUR

LES PHARES, CHEMINS ET PONTS, ETC.

ANNEXE No 19

(N° 31826½.)

RAPPORT SUR LES PHARES, CHEMINS, PONTS, ETC.

PHARES.

Avant la confédération, le ministère des Travaux publics avait la charge des phares de la province d'Ontario et de la province de Québec en amont de Montréal. Ceux de la province de Québec en aval de Montréal, ainsi que toutes choses relatives aux phares, bouées, etc., étaient sous le contrôle des maisons de Trinité de Montréal et de Québec. Dans la province du Nouveau-Brunswick les phares étaient placés sous la direction du bureau des commissaires des institutions publiques, et dans la Nouvelle-Ecosse, sous la direction du bureau des travaux.

Lorsque le ministère de la Marine et des Pêcheries fut établi, après la confédération, le soin de pourvoir à l'éclairage et à l'approvisionnement des phares, ainsi que leur contrôle, furent transférés à ce ministère, tandis que leur construction et leur réparation demeura à la charge du ministère des Travaux publics.

Par un arrêté du Conseil en date du 10 janvier 1870, la construction des phares dont le coût probable ne devait pas dépasser $10,000 fut confié au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui resta chargé de leur direction et de leur approvisionnement.

La construction des phares dont le coût probable devait dépasser $10,000 resta au contrôle du ministère des Travaux publics.

On trouvera plus bas une liste des phares construits par ce dernier ministère depuis la confédération, ainsi que de ceux pour lesquels des sommes d'argent ont été dépensées, soit pour l'entretien, soit pour les réparations.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Ile Amet—Détroit de Northumberland.—Ce phare est situé au centre de l'île et fut construit en 1868. Il a coûté $224.00.

Pointe de Black Rock—Ce phare est situé sur le côté sud du Gros Bras d'Or, et fut construit en 1868. Coût, $2,843.85.

Cap Sainte-Marie—Situé sur le côté est de la baie et construit en 1868. Coût, $4,795.44.

Ile Moser—Cette île est l'une de celles qui forment le havre de la Hève. Le phare est situé sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière La Hève, et fut construit en 1868. Coût, $3,482.72.

Pointe à Peggy—Le phare est sur le côté est de l'entrée de la baie de Peggy, et fut allumé pour la première fois en 1868. Coût, $3,093.32.

Ile Pomquet—Cette île forme partie de l'abri naturel du havre de Bayfield, baie Saint-Georges. Le phare est à l'extrémité nord-est de l'île et fut construit en 1868. Coût, $1,634.00.

Ile Little Hope—Le phare est à peu près au centre de l'île, et fut construit avant la confédération. En 1871 et 1872 la somme de $76.65 fut affectée aux réparations de ce phare, et en 1872 un mur fut construit du côté de la mer pour protéger ce côté de l'île. (Pour les détails à propos de ce mur, *voir* l'annexe n° 3, page 217.)

Diverses sommes d'argent ont été aussi dépensées par le ministère en 1868, pour l'entretien et la réparation des phares de la Nouvelle-Ecosse dont suit la liste et qui furent construits avant la confédération :

Barrington	$ 300 00
Ile aux Oiseaux	125 00
Tête de Sanglier	142 10
Cap Saint George	40 20
Ile au Diable	318 64
Ile aux Œufs	333 50
Lunenburg	29 60
Pointe de Meagher	499 75
Parrsboro	1,288 82
Port-Hood	48 65
Port-Medway	10 00
Pubnico	25 18
Amarque du Rocher au Bélier	41 06

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cap Jourimain.—Ce phare est situé sur le détroit de Northumberland et fut construit en 1870. Coût, $4,110.50.

Saint-Jean.—Ce phare, qui était situé à l'entrée du havre, fut détruit par un incendie le 7 janvier 1867, et un phare temporaire fut construit par une somme de $322.78.

Maisonnette.—Ce phare fut construit en 1870, et coûta $216.05.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Cap Rosier.—Ce phare fut construit en 1858. Des réparations se montant à $80 y furent faites en 1868.

Paspébiac.—Ce phare est construit sur une pointe de terre à l'entrée du havre, baie des Chaleurs. Il fut construit en 1870 et coûta $216.81.

Pointe Saint-Laurent.—Ce phare est placé sur un quai construit pour cet objet. Il fut commencé en 1866 et terminé après la confédération. (Pour plus de détails, *voir* Pointe Saint-Laurent, Ile d'Orléans, annexe 3, page 252.)

PROVINCE D'ONTARIO.

Byng Inlet.—Ce phare fut construit en 1870 sur l'île Gereaux, à l'entrée de Byng Inlet, baie Georgienne, par messieurs Clarke, White et Cie et messieurs Dodge et Cie, à la suite d'un arrangement par lequel le gouvernement s'engagea à payer la moitié du coût. Dépense encourue par le département, $357.69.

Ile Clapperton.—Ce phare fut construit en 1868, à l'extrémité nord de l'île Clapperton, lac Huron, et coûta $605.20.

False Ducks.—Lac Ontario. Ce phare fut bâti en 1828 et reconstruit en 1872. Coût, $800.00.

Pointe Gibraltar.—Ce phare est situé sur le côté sud-ouest de la pointe, un mille et trois quarts au sud de Toronto. Il fut construit en 1820 et réparé en 1868. Ces réparations coûtèrent $55.00.

Ile aux Goelands.—Cette île est à 4 milles de Cobourg, sur le lac Ontario. Un phare fut établi sur un rocher au large de la pointe de l'île en 1840. En 1868, la somme de $192.80 fut dépensée pour le réparer.

Killarney.—Baie Georgienne. Deux phares furent construits à cet endroit en 1867. Coût, $660.20.

Petit-Courant.—Ile Manitouline, lac Huron. Deux phares furent construits à cet endroit en 1868. Coût, $660.20.

Pointe de Michel.—Sur le côté sud de la grande île Manitouline, lac Huron. Ce phare fut construit en 1870, et coûta $259.94.

Pointe Plaisante.—A l'entrée de la baie de Quinté. La construction de ce phare, qui fut érigé avant la confédération, coûta $2,819.42. On y fit en 1868 des réparations qui s'élevèrent à $357.72.

Ile Saint-Ignace.—Lac Supérieur. Ce phare fut construit en 1867. Coût, $605.03.

Ile de Soufre.—Lac Huron. Ce phare, qui est situé à l'extrémité occidentale de l'ile, fut construit en 1862 et coûta $2,359.20.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cap Beale.—Ce phare est situé dans l'océan Pacifique, à l'entrée du détroit de Barclay. Il fut construit en 1873 et coûta $8,753.53.

CHEMINS.

Avant la confédération, quelques-uns des chemins publics étaient entretenus aux frais du gouvernement; les municipalités et des compagnies particulières avaient la charge des autres.

Ceux dont l'entretien était à la charge du gouvernement, étaient les chemins principaux requis pour des fins militaires.

Depuis la confédération diverses sommes d'argent ont été dépensées en rapport avec les chemins dont suit l'énumération, savoir :

Témiscouata.—Ce chemin s'étend de la Rivière-du-Loup à la ligne frontière qui divise Québec du Nouveau-Brunswick, distance de 67 milles. Avant l'achèvement du chemin de fer Intercolonial, il formait la voie principale de communication entre le Canada et les provinces maritimes. Le chemin actuel fut construit pour en remplacer un autre qui avait été précédemment établi. Il fût commencé en 1856, ouvert en septembre 1861, mais ne fut complètement terminé qu'en 1866. A cette époque la somme dépensée pour sa construction s'élevait à $204,376.01.

Depuis la confédération, la somme de $5,855.14 a été dépensée en frais de construction, et $18,510.10 en réparations.

Chemins Métapédia et Ristigouche.—Ce chemin fut originairement localisé par M. G. F. Baillairgé, le sous-chef actuel du ministère des Travaux publics. Le tracé primitif évitait plusieurs côtes difficiles que l'on rencontre sur le chemin actuel.

Le chemin Métapédia part du fleuve Saint-Laurent à Sainte-Flavie, 201 milles en aval de Québec, et s'étend jusqu'à la ferme Sillars, sur la rivière Ristigouche, à 100½ milles de Sainte-Flavie. C'était un des chemins militaires du Canada. Il fut commencé en 1857 et terminé en 1867, et les frais de construction s'élevèrent $187,870.85.

Le chemin Ristigouche est la continuation du chemin Métapédia. Il s'étend depuis la ferme Sillars jusqu'à la traverse de Cross Point, distance de dix milles, où il se soude avec le chemin qui se rend à Gaspé et passe sur la rive nord de la baie des Chaleurs, ainsi qu'avec le chemin du Nouveau-Brunswick allant à Halifax, et passant sur la rive sud de la baie des Chaleurs. Les frais de construction du chemin Ristigouche sont inclus dans la somme donnée pour le chemin Métapédia.

Lorsque, après la confédération, on crut qu'il était judicieux d'entretenir ce chemin pour des fins militaires, un marché fut conclu avec M. Fraser, qui avait déjà un contrat pour le transport de la malle, pour réparer au besoin la section centrale du chemin ayant 82 milles de longueur, et la maintenir en bon état durant cinq ans, le prix du contrat étant de $800 par an. Par un arrêté du conseil en date du 4 mai 1868, quatorze milles de chemin, depuis Sainte-Flavie jusqu'à l'habitation de Pierre Ouellet, furent abandonnés à la municipalité de Rimouski, et quatorze milles et demi depuis la résidence de Daniel Fraser, sur le 90ème mille, jusqu'à la traverse de Cross-Point, furent abandonnés à la municipaltié de Bonaventure.

Lors de la construction du chemin de fer Intercolonial, une partie du chemin dont on vient de parler, d'à peu près trois milles de longueur près du confluent des rivières Métapédia et Ristigouche étant requise pour la construction de la chaussée du chemin de fer, fut transférée par arrêté du conseil aux commissaires de l'Intercolonial. Un nouveau tronçon de chemin dût être construit pour remplacer celui qui avait été ainsi transféré, et la dépense encourue à cet effet fut placée au compte de l'Intercolonial.

Le chemin fut fortement endommagé en 1867 par la crue extraordinaire de la rivière Métapédia. Une étendue de 35 arpents fut complètement brisée, seize ponceaux furent emportés, et le pont de Causapscal fut presque détruit. En juin 1870 un violent incendie ravagea une partie du chemin, qui passe presque en entier à travers une contrée inhabitée, et détruisit huit ponts, trois ponceaux et une grande quantité de garde-corps.

A l'achèvement de l'Intercolonial, ce chemin fut abandonné aux municipalités des différents endroits qu'il traverse.

Dépense totale depuis la confédération (y compris le chemin de Ristigouche) : pour la construction, $34,043.43 ; pour l'entretien et les réparations, $13,650.09.

Chemin de Port Saint-Louis et Huntingdon.—Ce chemin relie Port Saint-Louis, sur le lac Saint-François, avec Huntingdon, la distance entre ces deux points étant d'à peu près huit milles. Il fut primitivement construit par la compagnie du chemin de Huntingdon et du Lac Saint-François, formée en 1849, sous l'acte général autorisant la formation de compagnies pour construction de chemins. Lors de l'invasion fénienne, l'officier commandant l'armée de Sa Majesté en Canada, certifia que ce chemin devait être entretenu pour des fins militaires, et il fut en conséquence acheté de la compagnie, par arrêté du conseil en date du 9 avril 1869. Il fut ensuite complètement réparé, les dépenses totales ayant été de $11,418.07 pour la construction et de $570.18 pour l'entretien et les réparations.

Lorsqu'il ne fut plus requis, il fut abandonné aux autorités municipales.

Chemin de Liverpool et Annapolis.—Ce chemin traverse la péninsule de la Nouvelle-Ecosse, et relie Annapolis, sur la Baie de Fundy, avec Liverpool, sur l'océan Atlantique.

Chemins d'York.—Les chemins connus sous ce nom ou sous celui de chemins de Toronto sont les suivants :—

1° Chemin de la rive du lac, allant de Toronto vers l'ouest jusqu'à la rivière Humber	4 milles.
2° York-Ouest, ou Dundas, depuis Toronto, en allant vers l'ouest, jusqu'à Springfield	16¼ "
3° York-Est ou chemin de Kingston, depuis Toronto, en allant vers l'est, jusqu'au Moulin-Rouge	17 "
4° Rue Yonge, depuis Toronto, en allant vers le nord, jusqu'à Holland-Landing	33½ "
Total	70¾ "

Le coût de ces chemins, d'après le rapport du commissaire des travaux publics pour 1867, page 514, a été de $563,940.37.

Ils furent vendus à la municipalité des comtés-unis de York et Peel, le 4 avril 1867, pour $72,500, avec une garantie collatérale au moyen de débentures payables à

vingt ans de leur émission, et intérêt à 6 pour cent. Les matériaux et l'outillage employés sur ces chemins furent aussi vendus à la même municipalité, le 14 octobre 1867, pour la somme de $7,167.

En 1870 une somme de $1,170.91 fut dépensée en rapport avec ces chemins.

Chemin de la rive sud du golfe.—Le tracé de ce chemin fut fait par M. G. F. Baillairgé, le sous-chef actuel du ministère des Travaux publics. La ligne ainsi fixée ne fut cependant pas suivie sur tout le parcours, ce qui explique la présence de plusieurs côtes difficiles que l'on aurait autrement évitées. Il longe la rive sud du Saint-Laurent depuis le phare du Cap Rosier, en allant vers l'ouest jusqu'à Métis, distance de 179 milles. Sur cette distance, 13½ milles à l'extrémité est et 42½ milles à l'extrémité ouest furent construits par le gouvernement avant la confédération, pour une somme de $58,955.63, et 13¼ milles, entre Latourelle et le Cap de Chatte furent construits par les colons. Il restait donc une distance de 120 milles, entre la rivière au Renard et Sainte-Anne-des-Monts, à construire. En 1870 le gouvernement fédéral et celui de Québec accordèrent chacun un octroi de $10,000 pour terminer le chemin, afin de pouvoir établir une ligne télégraphique sur son parcours, et aussi pour l'utiliser comme voie publique de communication. L'ouvrage fut divisé en deux sections. Celle de l'ouest, depuis Sainte-Anne-des-Monts jusqu'à la rivière Madeleine, avait 61¼ milles de longueur, et celle de l'est, depuis la rivière Madeleine jusqu'à la rivière au Renard, 55¾ milles. Le 8 juin 1870 M. Joseph Rosa fut nommé par le gouvernement fédéral pour surveiller la construction de la section ouest, depuis Sainte-Anne-des-Monts jusqu'à la rivière Madeleine, et à la même date M. Pierre Gauvreau recevait du gouvernement de Québec, l'ordre de commencer les travaux sur la section est, depuis la rivière Madeleine jusqu'à la rivière au Renard. Les travaux sur la section ouest furent commencés en juin et continués jusqu'en novembre 1870, et avec la somme de $10,000 accordée par le gouvernement fédéral, tous les arbres furent abattus sur une largeur de 40 pieds, les racines et les souches furent arrachées sur une largeur de 12 pieds, et dix milles de chemin furent nivelés et travaillés de façon à en faire un bon chemin d'été.

Les renseignements qui suivent, relativement aux travaux exécutés par le gouvernement de Québec sur la section est en 1870, et ensuite sur tout le chemin, ont été extraits des rapports du commissaire des terres de la couronne de la province de Québec :—

1870-71, 48 milles du chemin bon pour les voitures.....	$10,000 00
1871-72. 26 " " construits.....	4,929 00
1872-73, réparations	97 00
1873-74, achèvement	442 00
Dépense totale par le gouvernement de Québec....	15,468 00
" " " fédéral.....	10,000 00
" " depuis la confédération.....	25,468 00

Chemin de l'Ile aux Noix.—Ce chemin s'étend depuis la voie publique au village de Saint-Valentin, dans le comté de Saint-Jean, P.Q., jusqu'à la rivière Richelieu. De là on se rend à l'île aux Noix par le bateau-passeur. On a fait en 1880-81 des réparations considérables à un pont construit au-dessus d'un ravin, et qui était devenu dangereux.

COMMUNICATION AVEC LE NORD-OUEST.

Plusieurs années déjà avant la Confédération, on avait agité la question de l'acquisition, par l'ancienne province du Canada, des territoires du Nord-Ouest, et plus spécialement de cette partie alors connue sous le nom " d'Etablissements de la Rivière-Rouge," et des mesures préliminaires avaient été prises pour l'établissement d'une voie de communication à travers les territoires britanniques, depuis la rive nord du

lac Supérieur jusqu'au lac Winnipeg, en utilisant les nombreux lacs et rivières qui parsèment cette région.

Dans l'été de 1857, le gouvernement provincial organisa ce qui s'appela alors "l'Expédition de la Rivière-Rouge," et qui consistait en trois corps distincts d'explorateurs, qui firent un examen étendu et un arpentage partiel de la région qui s'étend depuis la baie du Tonnerre jusqu'aux établissements de la Rivière-Rouge. Le chemin que l'on prit fut celui qui était généralement appelé la "Vieille route des canots," et que suivaient depuis de nombreuses années les voyageurs français attachés à la compagnie du Nord Ouest. Les travaux de deux de ces corps d'explorateurs ne durèrent que peu de temps ; mais le troisième, qui avait pour chef M. Dawson, I.C., (maintenant député d'Algoma) continua ses travaux pendant trois étés et deux hivers, et fit une exploration bien complète. A ce dernier corps étaient attachés MM. Lindsay Russell, I.C., (sous-chef actuel du ministère de l'Intérieur), J. F. Gaudet et Alex. Wells, ingénieurs, et le colonel de Salaberry, en qualité de commissaire des vivres. Leurs travaux furent terminés en 1859, et rien de plus ne fut fait pour l'ouverture d'une voie de communication avec le Nord-Ouest jusqu'à ce qu'à sa dernière session l'ancien parlement du Canada plaça dans le budget des chemins de colonisation une somme de $55,900.00 pour établir un chemin depuis Fort-William jusqu'au lac du Chien, sur la rivière Kaministiquia, à 24 milles du lac Supérieur.

Ce chemin fut commencé en 1867 à un endroit appelé le "Dépôt" (maintenant "Prince-Arthur's-Landing"), sur la baie du Tonnerre. Six milles à peu près furent construits et l'on commença la construction d'un barrage au lac du Chien. La somme dépensée pour ces travaux fut de $14,000.

Le résultat des explorations de M. Dawson peut être donné en peu de mots. Il trouva qu'il serait possible d'établir une route depuis la baie du Tonnerre jusqu'aux établissements de la Rivière-Rouge, qui consisterait en un chemin d'à peu près 40 milles de longueur, suivi d'une navigation de 310 milles de longueur formée de plusieurs petites sections navigables ; et se terminant par un chemin d'une longueur de 90 milles partant de l'angle nord-ouest du lac des Bois jusqu'à Fort-Garry.

Peu de temps après la confédération, on commença à négocier avec la compagnie de la Baie-d'Hudson l'acquisition des territoires du Nord-Ouest, et pendant que ces négociations avaient lieu, on commença à prendre des mesures pour l'ouverture de la route dont on vient de parler. Dans le cours de l'été de 1868, M. Dawson fit des explorations additionnelles à la baie du Tonnerre, et le résultat de ces explorations fut l'abandon du chemin qui devait passer par le lac du Chien, et le choix d'une autre ligne passant par le lac Shebandowan. A l'automne de 1868, on commença l'établissement de cette partie du chemin depuis Fort-Garry jusqu'à l'angle nord-ouest du lac des Bois ; ces travaux était en partie exécutés dans le but de donner de l'emploi aux habitants des établissements de la Rivière-Rouge, dont les récoltes avaient été détruites par les sauterelles.

Dans l'été de 1869, on recommença la construction de l'extrémité du chemin à la baie du Tonnerre, et à la fin de la saison, vingt-cinq milles étaient suffisamment achevés pour permettre le passage des voitures depuis le "Dépot" jusqu'à la rivière Matawin. Une grande quantité de bois fut aussi préparée pour construire des ponts sur les rivières Matawin et Kaministiquia.

Un acte du parlement passé à la session de 1869 ayant établi une forme de gouvernement pour les territoires du Nord-Ouest, l'honorable William McDougall en fut nommé lieutenant-gouverneur. Mais les habitants de cette région, qui n'avaient pas été consultés sur la question de sa vente au gouvernement par la compagnie de la Baie d'Hudson, protestèrent vivement, et en refusèrent l'entrée à M. McDougall. La condition des affaires de la colonie devint si difficile, qu'il fut résolu d'y expédier un corps d'armée au printemps de 1870, et des préparatifs en ce sens furent faits durant l'hiver de 1869-70.

Aussitôt que la navigation fut ouverte en 1870, un corps nombreux d'ouvriers et un grand nombre de chevaux etc., furent dirigés sur Fort-William, et l'on commença à travailler au chemin, que l'on désirait terminer avant l'arrivée des troupes. Diverses causes se réunirent pour empêcher l'accomplissement de ce projet.

L'expédition militaire, commandée par le colonel Wolseley (maintenant lord Wolseley d'Egypte), quitta Toronto le 14 mai 1870, et le premier detachement s'embarqua le même soir à Collingwood sur le vapeur *Chicora*, à destination de Fort-William. Cependant, comme le bateau à son précédent voyage (le 11) avait été arrêté par les autorités américaines, au moment où il allait franchir le canal du Sault-Sainte-Marie, il fallut cette fois débarquer les troupes sur la rive canadienne du Sault, et elles se rendirent avec les munitions par un chemin de portage, à trois milles plus loin, où elles rembarquèrent à bord des vapeurs, sur le lac Supérieur. Ce contretemps retarda la construction du chemin depuis la baie du Tonnerre jusqu'au lac Shebandowan, car une grande partie des hommes qui y aurait travaillé, furent employés à l'établissement du chemin de portage au Sault-Sainte-Marie et à aider au transport des munitions à cet endroit.

Le colonel Wolseley et le premier détachement du 60ème carabiniers arrivèrent à la Baie du Tonnerre le 25 mai. Jusqu'à cette époque le terminus du chemin de la baie du Tonnerre portait le nom de "Dépôt" ou "débarcatère du gouvernement," mais peu de temps après son arrivée, le colonel Wolseley lui donna le nom de "Prince-Arthur's-Landing," en l'honneur de S. A. R. le duc de Connaught, qui servait alors avec son régiment au Canada.

On poursuivit les travaux du chemin avec autant de rapidité que possible, mais les pluies torrentielles, un incendie, et la maladie de la plus grande partie des chevaux, causée par un surcroît d'ouvrage, en ralentirent la marche. Le commandant des troupes décida alors d'abandonner la construction du chemin pour le moment et de remonter la rivière Kaministiquia en bateaux. Le voyage par ce dernier moyen fut très difficile, et les bateaux furent tellement endommagés que l'on dut expédier une équipe d'ouvriers pour les réparer à leur arrivée au lac Shebandowan.

Le soir du 16 juillet, le premier convoi de bateaux partit du débarcadère de McNeil, sur le lac Shebandowan, et depuis cette date jusqu'au 4 août, jour où le dernier détachement s'embarqua, des départs eurent lieu, chaque jour. Le nombre total d'hommes qui partirent du débarcadère de McNeil, d'après le rapport officiel du sous-commissaire Meyer, fut de 1,431, dont 92 officiers, 1,051 sous-officiers et soldats, 274 voyageurs et 14 guides.

Toutes les ressources dont pouvait disposer le gouvernement furent mises à contribution jusqu'à leur extrême limite, pour permettre le transport de la grande quantité de vivres, etc., et de munitions nécessaires pour une expédition aussi nombreuse, entreprenant un voyage de 600 milles à travers une région déserte et sauvage. Le colonel Wolseley, dans son rapport sur cette expédition, dit: Il a fallu prévoir toute éventualité, probable et même possible, et prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir, et l'on peut dire en toute sûreté qu'aucune expédition s'est jamais mise en route, aussi bien approvisionnée et préparée pour les difficultés à surmonter. *

Le 4 août le premier détachement atteignit Fort-Frances, situé sur la rive droite de la rivière La Pluie, ayant franchi 208 milles en 18 jours. Sur ce parcours, on rencontra 17 portages d'une longueur totale de 3 milles et 76 chaînes, et à chaque portage on dut construire ou améliorer le chemin. Le même soir l'avant-garde partit de Fort-Frances pour se rendre au Portage-du-Rat par la rivière La Pluie et le lac des Bois, une longueur de 131 milles de navigation ininterrompue. Elle atteignit le

* La liste suivante des articles transportés, d'après le rapport officiel du sous-commissaire Meyer, donnera une idée du travail qu'il a fallu faire et sera de quelque intérêt : 953½ barils de biscuit ; 702 barils de farine ; 930 barils de lard ; 123 barils de sucre ; 122 caisses de thé ; 196 sacs de haricots ; 194½ caisses de pommes de terre conservées ; 187 livres de poivre ; 111,000 cartouches ; 3 tarières ; 244 haches ; 132 pics : 25 couvertures ; 1 paquet de fusée ; 9 vrilles ; 3 masses ; 3 petits marteaux ; 218 hachettes ; 180 chaudières ; 1 four de campagne ; 146 poeles à frire ; 8 sacs de literie ; 2 barils de poudre ; 1 rouleau d'amarre ; 1 rouleau de câble de Manille, 7 scies à deux mains ; 10 scies ; 1 balance avec poids ; 133 pelles ; 135 bêches ; 50 livres de carvelles et de clous ; 1 galon (mesure) ; 155 tentes ; 317 grands traits (rope-slings) ; 444 petits traits (rope-slings); 616 courroies pour le portage ; 1,246 sacs de rechange ; 123 boîtes d'huile à moustiques ; 214 sacs à couvertures imperméables ; 98 sacs d'équipements imperméables ; 41 boîtes de médicaments ; 547 gamelles en ferblanc ; 2 bidons A et B ; 2 boîtes de graine de navet moulue ; 1 baril de sel ; 1 meule ; 29 boîtes de tabac ; 1 caisse de savon ; 5 ballots d'articles de vêtements militaires.

Portage-du-Rat le 9, descendit la rivière Winnipeg, distance de 149 milles, jusqu'au fort Alexandre, à l'entrée du lac Winnipeg, et se rendit de là par le lac Winnipeg et la rivière Rouge, jusqu'à Fort-Garry, où elle arriva le 24.

Les détails qui précèdent au sujet de l'expédition militaire ont été ainsi donnés au long, parce qne cette expédition fut la cause d'une grande augmentation dans le coût du chemin, et du retard apporté à son achèvement depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'au lac Shebandowan ; les hommes qui auraient dû y travailler ayant été employés à faciliter le départ de l'expédition. Lorsque les troupes partirent du lac Shebandowan les travaux du chemin furent repris et conduits régulièrement, si bien que lors de leur retour à l'automne elles purent franchir avec aise et rapidité toute la distance depuis le lac Shebandowan jusqu'à Prince-Arthurs-Landing.

La construction du chemin depuis l'angle nord-ouest du lac des Bois jusqu'à Fort-Garry fut aussi reprise durant l'été de 1870, et une partie des troupes le suivirent lors de leur retour, tandis que l'autre passa par les rivières Rouge et Winnipeg, comme au premier voyage.

Dans le cours de l'année suivante, 1871, le chemin fut ouvert pour le passage des immigrants et on commença à exécuter des améliorations importantes, pour en faire une voie de communication facile avec le Nord-Ouest, sur le territoire canadien.

Avant l'ouverture de cette route, le seul moyen de se rendre au Nord-Ouest canadien était de passer par les Etats-Unis, et le voyage était long et dispendieux. Le but de l'établissement du chemin canadien fut de réduire la distance et les frais de transport et aussi en faisant faire le voyage du Nord-Ouest aux immigrants par une voie passant dans son entier sur le territoire canadien, d'empêcher qu'ils ne fussent persuadés de se fixer aux Etats-Unis durant le cours de leur voyage. A cette fin le chemin de la Rivière-Rouge, plus connu sous le nom de "Chemin Dawson," fut ouvert pour le passage des immigrants le 15 juin 1871. Par arrêté du Conseil le tarif fut fixé comme suit :

De Toronto a Fort-William.—Adultes, $5.00 ; enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix ; 100 livres de bagage personnel, gratis ; bagage extra, 35 cents par 100 livres.

De Fort-William a Fort-Garry.—Adultes, $25.00 ; enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix ; 150 livres de bagage, gratis; bagage extra, $1.50 par 100 livres. On ne pouvait transporter ni chevaux, ni bœufs, ni instruments aratoires d'une grande pesanteur.

Les moyens de transport étaient comme suit :

De Toronto à Collingwood, par chemin de fer.....	96	milles.
" Collingwood à Fort-William, par bateau à vapeur.	532	"
" Fort-William au lac Shebandowan, par voiture de roulage	45	"
Depuis le lac Shebandowan, par la chaîne de lacs, jusqu'à l'angle nord-ouest du lac des Bois, par bateaux découverts ou par chaloupes à vapeur...	311	"
Depuis l'angle Nord-Ouest jusqu'à Fort-Garry, par charrette ou voiture de roulage.....	95	"
Total.....	1079	"

Dix portages d'une longueur totale de sept milles et cinquante-trois chaînes étaient disséminés sur cette partie du chemin qui va du lac Shebandowan à l'angle nord-ouest du lac des Bois, et étaient divisés comme suit :

Sections.	Voie de terre.			Section navigable.	
	Chemin.	Portage.			
	Milles.	Milles.	Chaînes.	Milles.	Chaînes.
De la baie du Tonnerre au lac Shebandowan	45				
Lac Shebandowan, lac et portage Kashabowie			60	27	
Portage de la Hauteur des terres			60		
Lac des Mille Lacs				18	40
Portage du Baril			20		
Lac du Baril				8	
Portage Brûlé			21		
Lac Windegoos				12	
Portage Français		1	60		
Lac Kaogassikok				15	
Portage des Deux-Rivières, depuis Kaogassikok jusqu'au lac à l'Esturgeon			62	1	18
Lac et Rivière à l'Esturgeon (2 portages sur la rivière)				26	
Portage de l'Ile			5		
Lac Néquaquon				17	
Portage Néquaquon		2	60		
Lac Naumekan depuis le nouv. port. jusq. ch. de la Chaud.				15	
Portage des chutes de la Chaudière			15		
Lac à la Pluie, depuis les chutes de la Chaudière				44	
Portage du Fort Frances			10		
Rivière à la Pluie et lac des Bois				120	
Chemin de Fort-Garry—					
Dep. l'angle N.-O. j. la riv. du Bouleau blanc. 25 milles					
" la riv. au Bouleau j. la riv. Whitemouth. 16 "					
" " Whitem. j. l'étab. de la Pte du Ch. 27 "					
" l'étab. de la Pte du Chêne j. Fort-Garry. 27 "	95				
Totaux	140	7	53	303	58

RÉSUMÉ.

	Milles.	Ch.
Chemin de fer de la Baie du Tonnerre	45	00
Sections navigables et portages	311	31
Chemin de Fort-Garry	95	00
	451	31

Les bateaux dont on s'était servi l'année précédente pour l'expédition militaire, furent utilisés pour le transport des immigrants, et l'on y ajouta plusieurs chaloupes à vapeur pour le service des sections navigables ayant une grande étendue. A divers points sur le parcours du chemin, on construisit des bâtisses et on éleva des tentes pour la commodité des voyageurs, et les travaux furent commencés à plusieurs endroits.

Les volontaires qui avaient passé l'hiver à Winnipeg retournèrent à Québec et Ontario, en juin 1871, et firent le voyage avec vitesse et facilité, sans retards ni accidents. A l'automne de 1871, il devint encore nécessaire d'envoyer une

expédition militaire à l'établissement de la rivière Rouge, à raison d'une tentative d'invasion fénienne. Le 12 octobre un arrêté du conseil décida l'envoi immédiat de 200 hommes à Fort-Garry. Le 20, le corps expéditionnaire bien équipé et approvisionné se réunit à Collingwood et s'embarqua le jour suivant pour la baie du Tonnerre, où il arriva le 24. Le trajet se fit en *trente-quatre* heures de la baie du Tonnerre au lac Shebandowan, et le premier convoi de bateaux partit de ce dernier endroit le 27. Vu l'état avancé de la saison, quelques-uns des bateaux et des chaloupes à vapeur avaient déjà été mis en quartiers d'hiver, et une mince couche de glace s'était formée sur quelques-uns des plus petits lacs. Cependant, après beaucoup d'efforts, l'expédition marcha avec rapidité, et arriva le 12 novembre, à dix milles de l'angle Nord-Ouset du lac des Bois. Là, la glace était d'une épaisseur telle qu'il devint impossible aux bateaux de s'y frayer un chemin, et les soldats durent gagner le rivage en marchant sur la glace. Le voyage s'accomplit néanmoins sans accident ni pertes de vie, mais avec beaucoup de difficultés. Pour la seconde fois, le département fut ainsi appelé à transporter un grand nombre d'hommes à la fois par le chemin, et dans les deux occasions, l'organisation générale fut à la hauteur du travail demandé.

Le nombre total des personnes qui passèrent par le chemin en 1871 fut de 604, dont 100 à peu près étaient des immigrants; le reste était composé des militaires qui allaient à Fort-Garry ou en revenaient.

En janvier 1871, on demanda des soumissions pour la construction, à Fort-Frances, de deux grands bateaux à vapeur, dont l'un devait desservir le lac des Bois, et l'autre la rivière La Pluie. Le marché fut conclu avec M. J. Dick et Cie, de Toronto, qui s'engagèrent " à construire, achever et finir, et à livrer tout prêts pour le service, deux vapeurs à aubes, y compris les machines, pour la somme de $35,100." La coque du bateau à vapeur devant naviguer sur le lac des Bois devait avoir 120 pieds de quille et 20 pieds de largeur, et les machines devaient avoir les dimensions et la force correspondantes à un cylindre de 22 pouces, muni d'un piston ayant 5 pieds de jeu, et une chaudière tubulaire à contre-vapeur de grandeur proportionnée. La quille du bateau à vapeur pour la rivière La Pluie devait avoir 100 pieds de longueur, la largeur du bateau devait être de 19 pieds, et la machine devait avoir des proportions convenables.

Les entrepreneurs commencèrent à expédier les fournitures, les matériaux et les ouvriers à Fort-Frances au commencement de 1871, et posèrent la quille d'un des bateaux. Mais ils n'avaient sans doute pas réfléchi aux difficultés qu'ils auraient à surmonter pour l'exécution de l'ouvrage, et après une série de malheurs, ils perdirent leur contrat et les travaux furent terminés à la journée par le département et sous la surveillance d'un inspecteur. La construction de ces vapeurs fut en conséquence retardée d'un an, et ils ne furent prêts pour le service qu'en 1873.

Durant l'hiver de 1872 on construisit six barges découvertes, et trois nouvelles chaloupes à vapeur, qui commencèrent à faire le service de la route à l'ouverture de la navigation en 1872. On fit aussi de grandes améliorations aux chemins de la baie du Tonnerre et de Fort-Garry. Un petit moulin à scies fut établi à la hauteur des terres et le bois de sciage qui y fut fabriqué servit à construire des bâtisses pour la commodité des voyageurs, sur le parcours du chemin de la baie du Tonnerre et aux divers portages jusqu'au Brûlé. Des baraques pour les immigrants furent aussi construites aux chutes Maligne, Nequaquon et de la Chaudière. A l'angle nord-ouest du lac des Bois on érigea une maison grande et commode, et les maisons et les étables temporaires qui avaient précédemment été placées aux rivières du Bouleau et Whitemouth ainsi qu'à l'établissement de la Pointe-du-Chêne furent agrandies.

Pendant toute la durée de l'été de 1872, des travaux importants furent entrepris pour améliorer la navigation intérieure. Des barrages furent construits à divers endroits, les eaux des lacs Shebandowan, Kaskabowie, lac des Mille Lacs, Windegoostegon, Kaogassikok et l'Esturgeon furent élevées au-dessus de leur niveau normal et la navigation fut grandement facilitée. Aux rapides Maligne on construisit un barrage de 320 pieds de longueur qui éleva le niveau de l'eau de neuf pieds, donna une profondeur additionnelle de quatre pieds au lac à l'Esturgeon, noya les rapides supérieurs de Maligne, et rendit propre à la navigation un haut-fond de deux milles en

aval du Portage des Deux-Rivières. Un quai de 600 pieds de longueur avec une aile de 200 pieds fut construit à Prince-Arthur's-Landing, ainsi que des quais pour les bateaux à vapeur, à Fort-Frances, aux chutes de la Chaudière et au Long-Sault. Les portages furent aussi rendus plus faciles, et à certains endroits les distances furent raccourcies par de bons chemins.

Le nombre des voyageurs qui passèrent par le chemin en 1872 fut de 475.

En 1873 la nature du voyage par ce chemin fut grandement changée par le lancement de deux vapeurs, dont l'un commença à naviguer sur le lac La Pluie le 4 juillet et l'autre sur le lac des Bois le 14 août. Vers la même date, des barges pontées munies de cabines furent placées sur les lacs Shebandowan, Kaskabowie, des Mille Lacs et Baril. Les barges à vapeur furent disséminées le long de la route de telle façon que sur chacune des sections navigables, entre le lac Shebandowan et l'angle nord-ouest du lac des Bois, il se trouvait un bateau à vapeur, petit ou grand, excepté pour une longueur de dix milles, sur la rivière Maligne.

Avec ces moyens nouveaux, le trajet depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'au lac des Bois put désormais s'effectuer en six jours, et le prix du passage fut diminué à dix dollars de Prince-Arthur's-Landing à Fort-Garry.

Le trafic du chemin n'augmenta cependant pas en raison de la facilité nouvelle donnée par toutes ces améliorations, et cela fut causé par la rapidité étonnante de la construction des chemins de fer aux Etats-Unis. A l'époque où le chemin de la Rivière-Rouge fut commencé, le chemin de fer le plus rapproché de Winnipeg avait son terminus à Saint-Paul; mais durant l'été de 1873 le Pacifique Nord fut prolongé jusqu'à Duluth sur le lac Supérieur, et jusqu'à Moorhead sur la rivière Rouge, d'où une ligne de bateaux à vapeur fut établie pour faire le service jusqu'à Winnipeg. Bien que cette voie fût plus longue que le chemin de la Rivière-Rouge, elle était néanmoins plus commode, car elle permettait d'éviter les nombreux transbordements nécessités par la navigation souvent interrompue sur le parcours de ce dernier.

Le département ayant reconnu par l'expérience que le transport des voyageurs serait plus efficace et conduit avec plus d'économie si la direction en était confiée à une compagnie particulière aidée d'une subvention du gouvernement, demanda des soumissions à cet effet au cours de l'hiver de 1873, et un marché fut conclu avec messieurs W. H. Carpenter et Cie., pour la saison de 1874. Les conditions principales de ce marché étaient comme suit;

Les entrepreneurs devaient avoir l'usage du matériel, des édifices, etc., appartenant au gouvernement et les maintenir en bon état. Le départ des voyageurs et du fret devait avoir lieu de la baie du Tonnerre et de Fort-Garry trois fois la semaine. Le trajet devait se faire, pour les voyageurs, en dix à douze jours au moins, et pour le fret, en quinze à vingt jours. Les entrepreneurs devaient tenir les maisons et les tentes en bon état et fournir les repas à 20 centins, chacun. Les liqueurs enivrantes étaient sévèrement défendues. Le département ne s'engageait pas à terminer les travaux en voie d'exécution. Les entrepreneurs devaient faire les réparations ordinaires au chemin ou à ses dépendances pour la somme ronde de $1,000. Le tarif ne devait pas excéder $10.00 de la baie du Tonnerre à Fort-Garry, et *vice versa* pour les adultes; $5 pour les enfants au-dessous de 12 ans. Les enfants au-dessous de 3 ans devaient être transportés gratis. Le fret (ameublements et machines non compris) était de $2.00 par 100 livres. Ameublements, aux risques de l'expéditeur, $3.00 par 100 livres. Bétail, moutons etc., tarif spécial. Voyageurs intermédiaires, 5 centins par mille, fret intermédiaire, un centin et demi par 100 livres par mille. Le marché pouvait être annulé, pour de bonnes raisons. Le gouvernement devait payer une subvention de $75,000 en six versements mensuels égaux, commençant le 1er juin.

Le contrat fut continué durant les saisons de 1874 et 1875 et fut annulé le 29 avril 1876. Le nombre de voyageurs qui passèrent par le chemin fut en 1874 de 1,590, en 1875 de 1,877 et en 1876 de 295. Le fret se monta, en 1875 à 968 tonnes et en 1876 à 139 tonnes.

Le coût total du chemin depuis son ouverture jusqu'au 30 juin 1882 a été de $209,195.38.

CANAL DU FORT FRANCES.

Le canal de Fort-Frances est situé sur la rive nord du lac La Pluie, vis à-vis les grandes chutes de ce lac, qui forme partie de la ligne frontière entre le Canada et l'Etat du Minnesota.

Ce canal est à 237 milles à l'ouest de la baie du Tonnerre et 215 au sud-est de Winnipeg ; et le but que l'on voulait atteindre par sa construction était de relier le le lac La Pluie avec la rivière de ce nom et le lac des Bois, pour les fins de la navigation, et établir ainsi une voie navigable ininterrompue depuis les chutes de la Chaudière jusqu'à l'angle nord-ouest du lac des Bois, pour des bâtiments ne tirant pas plus que 7 pieds d'eau.

Les dimensions projetées de ce canal devaient être de 800 pieds de longueur et 36½ pieds de largeur à son point le plus étroit. A l'entrée supérieure, le côté nord-est devait être bordé d'un quai sur une distance de 174 pieds, et sur le côté sud-ouest devait être construite une file de jetées conductrices pour protéger les bâtiments contre la force du courant, qui autrement aurait pu les faire dériver jusqu'aux chutes.

Sa construction fut commencée en 1875. Celle de l'écluse en 1876, sous la direction et d'après les plans de M.G.F. Baillairgé, sous-chef actuel du ministère des Travaux publics, qui traça l'ouvrage sur le terrain. Elle fut complètement achevée en 1878. La longueur de cette écluse est de 200 pieds, sa largeur de 36, et la profondeur d'eau sur les buscs, de 7 pieds. La différence de niveau qu'elle surmonte varie de 22⅓ pieds à l'eau haute, à 24 pieds à l'eau basse.

Ce canal ne fut pas complètement achevé, à raison de l'abandon du chemin Dawson comme voie de communication avec le Nord-Ouest et la substitution d'une ligne continue de chemin de fer depuis la baie du Tonnerre jusqu'à Winnipeg.

La dépense totale s'est élevée à $288,278.51.

PONTS.

Les ponts qui furent construits par le gouvernement de l'ancienne province du Canada, avant la confédération faisaient pour la plupart partie des chemins publics, qui, après leur construction, furent abandonnés aux municipalités des endroits qu'il traversaient pour être entretenus par elles.

Après la confédération, la plus grande partie des ponts qui étaient restés sous la charge du gouvernement, furent transférés, soit aux gouvernements provinciaux, soit aux municipalités, et le gouvernement n'en garda qu'un petit nombre sous son contrôle.

Afin de pouvoir décider les demandes faites de temps à autre au gouvernement pour la construction ou la réparation de divers ponts d'utilité publique dans les diverses parties de la Confédération et de pouvoir tracer la ligne de démarcation entre celles de ces constructions qui, dans une plus ou moins grande mesure, sont d'utilité générale et celles qui ont un caractère purement local, un arrêté du Conseil fut rendu le 11 février 1871, classant comme suit les ponts publics de toute la Confédération :

1ère classe. — Ponts construits et entretenus par le gouvernement fédéral seul :—

1. Ponts des chemins de fer du gouvernement.
2. Ponts construits au-dessus de travaux publics, quand ces ponts ont été construits par le gouvernement comme amélioration d'utilité publique.
3. Le Pont Suspendu (*Union Suspension Bridge*) à Ottawa, et autres ponts construits par le gouvernement comme travaux publics et n'ayant pas été transférés aux autorités locales.

2me classe.—Ponts construits et entretenus en partie par le gouvernement fédéral, et en partie par les autorités locales.

1. Ponts au-dessus de rivières sous le contrôle du gouvernement fédéral.

2. Ponts construits au-dessus de travaux publics, lorsque le coût de ces ponts a été augmenté par l'existence de ces travaux publics.

3ME CLASSE.—Ponts dans lesquels le gouvernement n'a aucun intérêt et auxquels il ne doit pas contribuer :

1. Tous les ponts qui ne sont pas inclus dans l'une ou l'autre des deux classes ci-dessus, et qui, conséquemment, ont un caractère et un objet purement locaux.

Depuis la confédération, des sommes d'argent ont été dépensées par le gouvernement fédéral pour les ponts dont suit la liste :

PONT SUSPENDU "UNION," OTTAWA.

Pont des Joachins, rivière Ottawa, construction.
Ponts sur le chemin Témiscouata, P.Q., réparations, etc.
Pont de Saint-Valentin, " "
Pont de la Petite-Nation, " "
Pont de la Gatineau, " "
Pont du Portage-du-Fort, " "
Pont de Dunnville, Ont., "
Pont d'Apohaqui, N.-B., "
Pont de Fort-Garry, Man.

J. A. PHILLIPS.

CHAUDIÈRE FALLS, RAILWAY BRIDGE & SUSPENSION BRIDGE & LUMBER YARDS.

ANNEXE No 20.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES, ESTACADES, Etc.,

DE LA

RIVIÈRE SAGUENAY.

PAR

JOSEPH ROSA,

L'ingénieur en charge.

ANNEXE No. 20

(N° 30975.)
(N° 35696.)

RAPPORT SUR LES GLISSOIRES, ESTACADES ET BARRAGES DE LA RIVIÈRE SAGUENAY.

PAR JOSEPH ROSA, L'INGÉNIEUR EN CHARGE.

QUÉBEC, 27 décembre 1882.

Les ouvrages du gouvernement sont situés sur le débouché sud du lac Saint-Jean, connu sous le nom de Petite-Décharge, et s'étendent à 9 milles en aval du lac.

Ces ouvrages ont été faits pour faciliter le passage du bois du lac Saint-Jean dans la rivière Saguenay. Ils consistent en une glissoire de 5,026 pieds de longueur, 1,344 pieds d'estacades, et 7 barrages dont la longueur varie de 70 à 231 pieds, et la hauteur de 12 à 19, 3 piles d'amarrage de 12 pieds de côté chacune et de 3 gros poteaux d'amarrage.

La glissoire a 5 pieds de largeur au fond et de 5½ à 2½ pieds de hauteur en dedans. Elle est en partie sur des chevalets et partie sur des caissons. Dans les endroits où la glissoire n'est pas à plus de 5 pieds du sol, elle repose sur des caissons, mais là où la distance entre la sol et la glissoire est de plus que 5 pieds, elle est construite sur des chevalets dont la hauteur varie de 5 à 22 pieds.

Ces constructions ont été commencées en 1856 et complétées en 1860. De 1856 au 30 juin 1867, elles ont coûté $44,872.79.

Pendant les hautes eaux du printemps de 1867, environ 130 pieds de la glissoire furent emportés et environ 100 pieds furent en partie brisés; le barrage n° 1, long de 145 pieds et haut de 14, fut aussi emporté. Ces dommages furent réparés dans l'été de 1867 et le printemps de 1868.

En juin 1876, les eaux du lac sont montées à une hauteur de 34 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac, et le barrage n° 7 fut emporté ainsi que le couronnement de l'empellement, et 1,800 pieds de la glissoire, dont 936 pieds joignant l'empellement et 864 pieds à la partie inférieure. Ces dommages furent réparés temporairement par la compagnie Price, vu qu'il n'y avait pas d'octroi pour faire ces réparations alors.

Dans l'été de 1877, le barrage n° 1 a été brûlé, soit par suite de la malveillance ou de la négligence de quelques voyageurs. Il a été reconstruit en 1878-79.

En 1880-81, la surveillance de ces ouvrages a été donné au soussigné, et en 1880-81-82, on a reconstruit 1,239 pieds de glissoire; le barrage n° 7 et l'empellement ont été reconstruits en 1881-82, ainsi que 150 pieds d'estacades avec chaînes, etc., etc., pour protéger l'empellement à la tête de la glissoire.

Dépenses de 1867 au 30 juin 1882 :

Construction	$ 2,418 50
Réparations	36,371 73
Total	$38,790 23

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Ingénieur en charge.

H. F. PERLEY, écr.,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

N. B.—On trouvera un précis du reste du rapport de M. Rosa dans les annexes nos 3, 8, 19.

ANNEXE No 21

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES, ESTACADES, ETC.,

DE LA

RIVIÈRE SAINT-MAURICE

PAR

CHARLES LAJOIE, Contrôleur.

ANNEXE No. 21.

(N° 29862.)
(" 30458.)

RAPPORT SUR LES GLISSOIRES, ESTACADES, ETC., DE LA RIVIERE SAINT-MAURICE,

PAR CHARLES LAJOIE, CONTRÔLEUR.

TROIS-RIVIÈRES, 1er décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser avec la présente le rapport que vous demandiez par votre lettre du 14 dernier. Espérant, monsieur, qu'il atteindra le but que vous vous proposez et pour lequel il a été demandé.

J'ai l'honneur de me souscrire
Votre obéissant serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Contrôleur des travaux du Saint-Maurice

F. H. ENNIS,
Secrétaire.
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,

TROIS-RIVIÈRES, 1er décembre 1882.

MONSIEUR,—Pour me conformer à votre lettre n° 15706, datée le 14 novembre, j'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, une description aussi détaillée que possible des travaux du Saint-Maurice qui sont sous ma surveillance, montrant leur position, leur étendue, la nature des matériaux employés dans leur construction, l'état des réparations, aussi quelque information sur la rivière et ses travaux.

Je n'ai pas cru nécessaire d'ajouter a ce rapport les plans des travaux qui y sont décrits, le département ayant déjà ces plans dans un rapport fait par J. B. Normand, écr., le 3 décembre 1877; il n'y a pas eu de changements notables depuis.

Je dois remarqueur de suite que les travaux du Saint-Maurice sont en général en bon état; cependant les nombreux travaux qu'il y a sur cette rivière, requièrent tous les ans, à quelques-unes des différentes stations, des réparations quelquefois assez considérables. Les bois employés dans les constructions et réparations sont ordinairement la pruche et l'épinette, le pin étant devenu très rare. Dans la construction des estacades on a employé l'épinette en certains cas, mais cet essai a démontré que ce bois n'est pas propice, parce que sa durée ne dépasse pas sept ans, et qu'il ne devrait pas être employé.

De tous les travaux antérieurs à 1867, il ne reste que peu aujourd'hui; presque tous ont été refaits à neuf. A la station de La-Tuque, cependant, ce sont encore les mêmes travaux; ils ont été construits en 1854; quelques réparations ont été faites ensuite. Depuis plusieurs années ces estacades n'ont pas été tendues; elles n'ont jamais, d'ailleurs, été d'aucune utilité au commerce de bois, et elles sont aujourd'hui hors de service. Cette station ainsi que celle de l'Iroquois, sur la rivière Vermillon,

ont été abandonnées en 1878, et le gardien, M. Joseph Blondin, a été mis à la retraite le 24 avril 1882.

Comme il reste à La-Tuque un matériel assez considérable, j'ai cru devoir en donner la garde à François Lacroix, qui n'avait plus d'occupation, la station de Vermillon ayant été abandonnée. Tous les effets qui sont sous sa garde pourront être utilisés aux différentes autres stations.

Il a été fait à cette station certains travaux dans le but d'élargir le chenal de la chute. Il n'a été dépensé sous ma surveillance, pour cet objet que la somme de $768.00, cependant le résultat obtenu a été satisfaisant, l'eau a monté bien moins haut sur les vallons en amont de la chute, où le bois s'échoue plus rarement qu'auparavant ; c'est le but que l'on désirait atteindre. Il faudrait, cependant, faire encore quelques travaux pour compléter cette amélioration.

Il y a une bonne maison, un hangar, une écurie, tous en bon ordre, situés en haut de la chute.

EMBOUCHURE DU SAINT-MAURICE.

Cette station est d'une grande importance et doit être toujours tenue dans le meilleur état possible, car si les estacades se brisaient, il n'y aurait plus moyen d'empêcher le bois de se perdre dans le Saint-Laurent.

La position et l'étendue des travaux de cette station sont les mêmes qu'en 1867, et tous ces travaux sont en bon ordre.

Il y a sur l'île Saint-Christophe un magasin de 30x50 pieds, un hangar servant aussi de maison, en assez bon état.

Les propriétés sont, 1° l'île Saint-Christophe en aval du grand chemin, formant environ 30 acres; 2° l'île Caron, 8 acres; et à la tête de l'estacade, côté ouest, environ 6 acres.

Le chenal entre l'île Saint-Christophe et l'île Caron a été creusé en 1880 ; 4,500 verges de terre en ont été enlevées, pour faciliter le passage du bois retenu par les estacades du chenal de l'est.

Les travaux proprement dits peuvent être décrits comme suit:—Les estacades mesurent 10,267 pieds linéaires et varient de 2 à 6 pieds de largeur; on en a depuis trois ans recouvert 7,000 pieds en madriers de trois pouces.

Toutes les anciennes piles ont été reconstruites ou réparées depuis 1867 ; en 1873 et 74 il en a été construit six nouvelles, et en 1881-82, trois, ce qui porte le nombre des piles à 46, toutes en assez bon état; 5 piles d'amarrage aussi en bon ordre; 2 chaloupes, 2 barges, deux chalans et aussi les outils et agrès nécessaires à la station, tous en bon ordre.

Il y a environ 118,000 lbs de chaîne de différentes grosseurs, variant de ⅝ à 1½ pouce, et dix ancres.

CAP-AUX-CORNEILLES.

Les travaux de cette station ont été commencés en 1871. Ces estacades sont d'une grande importance; elles contiennent quelquefois au delà de 200,000 billes; cette quantité, ajoutée à celle qui se trouverait déjà dans l'embouchure causerait des accidents sérieux et des pertes considérables, car les estacades à l'embouchure se brisant, il n'y aurait plus moyen d'arrêter le bois, qui à quelques centaines de pieds de là, entre dans le Saint-Laurent, où il est considéré comme étant entièrement perdu pour les marchands de bois. Cette station du Cap-aux-Corneilles est en bon ordre.

Les travaux peuvent être décrits comme suit:—Vingt-quatre grandes piles, dont deux ont été construites en 1876; deux autres ayant été affouillées par le courant, renversées et détruites, ont été remplacées par des nouvelles en 1873; il y a 6 piles d'amarrage qui sont en bon état.

Les estacades ont une longueur de 7,650 pieds, 2 pieds 8 pouces à 5 pieds de largeur, et sont en bon état. Il y a environ 91,000 lbs de chaîne de ⅝ à 1½ pouce. Six piles ont été réparées depuis 1878; nous avons cinq (5) ancres d'un poids total de 3,000 lbs, un chaland (hors de service), 2 bonnes barges et divers outils et agrès en bon ordre.

SHAWENEGAN.

Cette station comprend les Grès et la partie basse des Hêtres, sur une distance de dix milles et plus. La baie de Shawenegan se trouve au centre, et c'est à la baie que se trouvent la maison du gardien, qui a 30 x 36 pieds, un hangar, une remise, une écurie et une forge ; toutes ces bâtisses sont en bon ordre.

A la chute il y a une vieille maison bien détériorée et un hangar en assez bon état ; aux Grès il a été construit en 1881 une petite maison de 15 x 18.

Aux différents endroits de cette station il y a 20 piles inclinées au sommet dont deux ne sont plus d'aucune utilité, et 42 piles d'amarrage; toutes ces piles, à l'exception des deux qui ne sont plus en usage, sont en bon ordre. Il y a aussi quatre chalands, 6 barges et une chaloupe, en bon ordre. On compte environ 75,000 lbs de chaîne de différentes grosseurs, et 18 ancres. La longueur des estacades pour la baie et la chute est de 14,007 pieds, dont 4,743 de 2 à 3 pieds de largeur, 5,693 de 4 à 5, 3,371 de 3 à 9, et 200 pieds d'une seule pièce de largeur; aux Grès 3,848 pieds d'estacade simple, et 3,300 de trois pieds de largeur. Il a été construit en 1880 sur le rocher des Grès pour la protection des moulins de M. John Baptist et Cie, une jetée de 124 x 15 x 12; cette jetée est faite à la même place que celle qui a existé auparavant et dont il ne restait presque rien en 1880.

Aux Hêtres les estacades mesurent 4,174 pieds ; elles sont en partie d'une pièce et en partie de deux pièces, et sont en bon ordre.

LA GRAND' MÈRE.

Les estacades de cette station partent de l'île de la Gran'-Mère entre les deux chutes et remontent le courant jusqu'à une distance de 1,500 pieds ; leur largeur est de trois à cinq pieds ; elles sont en bon état à l'exception d'une longueur de 200 pieds qu'il faudra renouveler au printemps prochain.

Il y a une estacade simple de 4,200 au bas de la chute et une autre de 600 pieds aux Hêtres ; quelques pièces de ces estacades sont remplacées presque tous les ans, étant pourries ou cassées.

Il y a six piles d'amarrage en bon état. En 1878 il a été construit à l'entrée de l'ancienne glissoire un barrage de 140 x 32 x 15 pour empêcher le bois d'y passer, de s'y briser, ou de s'y accumuler quelques fois et quantité considérable. Ce barrage a résisté aux hautes eaux sans éprouver aucun dommage. Un autre barrage à éperon a été construit en 1880 sur le rocher des Petites Piles, à la place de l'ancien qui fut construit en 1860 et en partie emporté en 1873, réparé en 1874, et qui disparut entièrement en 1877.

Ce nouvel éperon de 110 pds. de longueur et 7 de hauteur, a été sévèrement éprouvé mais n'a subi aucun dommage ; il est très solide ; son utilité est d'empêcher le bois de passer sur le rocher, de s'y briser, et de s'y accumuler quelques fois en grande quantité.

Il y a deux chalands, dont un est considéré comme étant hors de service ; trois bonnes barges; environ 24,000 lbs. de chaînes ; et 4 ancres pesant 4,300 lbs ; il y a aussi une maison, un hangar, une grange, une écurie, une glacière, une boutique, une forge, le tout en bon ordre, et de plus, environ vingt acres de terre.

LES GRANDES PILES.

Le barrage des Grandes Piles a été terminé en 1875-76. Une grande partie de ce barrage a été emporté depuis. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en faire de rapport plus détaillé, le projet de le reconstruire ayant été probablement abandonné.

Le tout humblement soumis,

CHARLES LAJOIE,
Contrôleur des travaux du Saint-Maurice.

A M. F. H. Ennis,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 22.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

PAR

G. F. BROPHY, Controleur.

ANNEXE n° 22.

(Nos 29535—35697.)

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

(Par G. P. Prophry, contrôleur.)

Ottawa, le 23 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre au département une description des travaux dont j'ai le contrôle, en indiquant les dimensions, etc.

J'ai etc.

GEORGE P. BROPHY,
Contrôleur des glissoires et estacades de la rivière des Outaouais.

A M. F. H. Ennis,
Secrétaire des Travaux publics,
Ottawa.

Station du Sault-au-Récollet.

Elle est située sur le bras de la rivière des Outaouais, connue sous le nom de rivière des Prairies, en arrière de Montréal ; on l'a améliorée en construisant une estacade à la tête des rapides qui se trouvent immédiatement en amont du Pont Viau ; cette estacade a été placée à cet endroit pour guider le bois qui passe en flottes ou en radeaux et le conduire, par l'ouverture convenable du port, dans un chenal sûr à la tête des rapides du Sault-au-Récollet.

C'est une estacade à 6 pièces, en section, longue de 36 x 24 x 1,000 pieds, soutenue par quatre piles de 35 x 25 x 21 pieds de hauteur. Elle a été construite en 1871-72.

Carillon.

A la station de Carillon, qui se trouve 68 milles en aval de la ville d'Ottawa, les personnes qui faisaient le commerce de bois en 1857, demandèrent des améliorations pour faciliter la descente du bois équarri, du bois scié et des billes de sciage. on avait constaté qu'à certaines saisons de l'année, l'eau était si peu profonde sur les rapides, que la descente du bois ne pouvait s'opérer sans des frais et des dangers considérables. Pour remédier à cela on construisit un barrage latéral d'environ 3,000 pieds de long ; il coûta $26,563, et fut d'une grande utilité, jusqu'au moment où on l'a remplacé par un barrage que le département des chemins de fer et canaux a récemment fait construire, en vue d'alimenter le nouveau canal de Carillon. Une glissoire à radeaux a été établie à travers ce barrage, et on en a fait usage pour la première fois en mai dernier. Toutefois, les fabricants de bois demandent instamment que l'on prolonge les estacades conductrices qui se trouvent à la tête de cette glissoire.

Des représentations ont été faites à qui de droit à ce sujet, et nul doute qu'elles seront prises en considération par les personnes qui surveillent la construction du nouveau barrage et de la nouvelle glissoire.

Chaudière du Sud.

A la station de la Chaudière du Sud, avant que le gouvernement eût fait ses opérations pour l'avantage du commerce de bois, M. George Buchanan avait construit

en 1832 une glissoire entre les points que l'on appelle îles Albert et Victoria, d'un côté, et l'île de la Chaudière de l'autre, mais l'accroissement du commerce demandait de nouvelles améliorations, et en 1875 le gouvernement fit construire la série de glissoires dont on se sert aujourd'hui. Antérieurement à la construction d'une glissoire par M. Buchanan, le bois de service franchissait la grande chute de la Chaudière et on le réunissait dans une estacade d'arrêt vis-à-vis le village de Bytown.

En 1851, des particuliers demandèrent au gouvernement le privilège d'utiliser les chutes qui se trouvent à cette station pour faire fonctionner des manufactures, et le commissaire des travaux publics en fit faire une exploration. Pour obtenir et régler la quantité d'eau nécessaire, des barrages et empellements furent construits en 1854. Les acheteurs de lots riverains étaient principalement des fabricants de bois scié, et nulle part, dans la province, leurs scieries ne peuvent être surpassées, tant pour la quantité et la qualité du bois qu'ils coupent, que pour la perfection des machines qu'ils y emploient.

Pour donner une idée du développement de cette industrie, il suffira de dire qu'en 1854, il n'arrivait à cette station que 500 billots de sciage, tandis que durant la présente saison, il n'en arrivera pas beaucoup moins d'un million.

Outre les scieries, il y a, à la Chaudière, des ateliers de machines des moulins à farine et nombre d'autres manufactures.

En amont des chutes, on établi un système complet d'estacades qui garantit le passage du bois dans les cas où il serait impossible de le faire passer sans cette protection.

C'est en 1843 44 que fut construit le pont suspendu dit *Pont d'Union*, entre les villes d'Ottawa et de Hull, ainsi que les ponts de bois qui en forment les abords du côté d'Ottawa; ils coûtèrent $65,448.79. Le pont suspendu est le troisième jeté sur la rivière à cet endroit; ceux qui l'ont précédé étaient mal construits et n'ont pas duré longtemps. Le pont actuel a été érigé sous la direction de M. Samuel Keefer, ingénieur civil, qui était à l'époque ingénieur en chef du ministère des Travaux publics; ce pont est si solidement construit que l'on peut compter qu'il durera encore bien des années; cette opinion est basée principalement sur le fait que les câbles qui forment la partie essentielle de cette construction, ont été de temps à autre renouvelés et renforcés. On a aussi substitué des poutres de fer à celles de bois, et la boiserie du pont a été entièrement renouvelée dans le cours de l'année dernière.

Liste des constructions à cette station.

	Pieds de longueur.
Estacades conductrices pour le bois équarri, (soutenues par six piles)	3,234
Estacades d'arrêt pour billes de sciage (sept piles)	4,389
Première glissoire (26 pieds de large)	150
Seconde do "	380
Troisième " "	278
Quatrième " "	66
Barrage	2,607
Tête de glissoire et barrage latéral	148
Estacades fixes, à trois pièces, à l'entrée de la première glissoire	957
Estacades et piles latérales, entre la 1ère et la 2ème, la 2ème et la 3ème, la 3ème et la 4ème glissoires	1,732
Jetée en pierre entre l'île Coffin et l'île Victoria	346
Empellement à six pertuis, entre Albert et l'île de la Chaudière, (hauteur de 14 pieds)	82
Barrage incliné, (12 pieds de hauteur,) de la Chaudière à l'île Victoria	330
Pont suspendu, dit *Pont d'Union*, (large de 28 pieds 6 pouces)	229

Sur la réserve du *Pont d'Union*, il y a une maison de pierre dans laquelle réside le gardien qui perçoit les péages; et sur l'île Amélia, se trouve une maison de bois

pour le gardien des glissoires, et un magasin en bois pour les cordages, chaînes bateaux, outils, etc.

Station de Hull.

Feu M. Philémon Wright s'établit, vers le commencement du siècle, sur le côté nord, ou côté de Hull, de la grande chute de la Chaudière. Il fut le pionnier du commerce de bois dans ce district, et établit une glissoire à Hull pour le passage du bois. En 1849, le gouvernement crut devoir requérir une construction aussi importante, et Sa Majesté, représenté par l'honorable E. P. Taché, commissaire des travaux publics, acheta la glissoire et ses dépendances, moyennant $40,000. Dès 1806, M. Wright faisait l'exploitation du bois dans le comté d'Ottawa; le premier radeau, venant de cette région, qui descendit la rivière, lui appartenait.

Il y a quelques années, cette glissoire fut rétrécie et adaptée à la descente des billes de sciage exclusivement. Les estacades et les barrages à éperon de cette station sont très considérables et servent à détourner les billes de la grande chute, pour les diriger dans le voisinage immédiat.

Comme à Ottawa, sur la rive sud, les chutes de Hull sont utilisées pour faire fonctionner des manufactures; elles formaient partie de la succession Wright, dont les héritiers les ont, ou utilisées eux-mêmes, ou vendues à des propriétaires de moulins et à des manufacturiers entreprenants.

Constructions à cette station.

		Pieds.
Estacade de garde, pour la glissoire, soutenue par six piles	longueur	2,376
Pile de garde, en pierre, à l'entrée de la glissoire, 10' x 18'	"	594
Barrage incliné (pin), partant de la pile de garde, haute de 5 pieds	"	346
Digue en pierre, posée dans le ciment, formant la paroi du canal conduisant à la glissoire, 8' x 8'	"	280
Estacade à six pièces, partant de la digue de pierre et aboutissant à la tête de la glissoire	"	173
Eperon (pin) à la tête de la glissoire	"	99
Glissoire (rétrécie)	"	443
Eperon, 9' x 10'	"	57
Digue de pierre entre l'île et la rive, 10' x 18'	"	49

Il y a aussi un empellement, avec piles latérales, à la sortie du chenal ou bassin qui se trouve entre le pied de la glissoire et la rivière des Outaouais.

Petite Chaudière.

Pour éviter les retards qui avaient nécessairement lieu lorsque tout le bois de l'Outaouais supérieur arrivait aux rapides Des Chênes,—le chenal sur le côté nord de la rivière n'étant pas aussi avantageux pour la descente du bois que celui du côté sud, d'où il résultait que la plus grande partie du bois se dirigeait vers la glissoire de la Chaudière sud, il fut jugé opportun, en 1857, en réponse à une pétition signée par un grand nombre de fabricants de bois d'Ottawa, d'améliorer le chenal du nord, pour faciliter la descente du bois et dégager la glissoire d'Ottawa. Dans ce but, une glissoire à radeaux fut construite le long du côté des rapides contigus au township de Hull, et plus tard, on creusa le lit de roche plate, en amont de la glissoire, deux améliorations que l'on jugea suffisantes pour alimenter la glissoire de Hull, qui se trouve à un mille plus bas sur la rive.

Ces constructions servent exclusivement aujourd'hui à la descente des billots de sciage et comprennent:—

	Pieds.
Une longue jetée de garde (pin) en amont des îles, 8 x 10 pieds.	300
Une estacade simple, partant de l'île et soutenue par deux piles.	400
Barrage latéral à piles en aval de l'île, 12 x 18	700
Une glissoire à radeaux, large de 26 pieds	140
Eperon, haut de 4 pieds, partant de l'île et se dirigeant au large.	300

Le Remous.

L'estacade et les piles du Remous sont situés sur la rivière des Outaouais, quatre milles à peu près en amont de la cité d'Ottawa. En 1858, leur construction devint nécessaire, parce que des radeaux de pièces de bois équarri et des faisceaux de billots de sciage se détachaient près des rapides qui se trouvent en aval, ce qui offrait du danger. Ces constructions, depuis qu'elles fonctionnent, ont servi à sauver beaucoup de bois, et leur utilité est reconnue par les fabricants de bois du district d'Ottawa.

L'estacade est simple et soutenue par cinq piles, elle a 7,920 pieds de longueur.

Les Chats.

A la station des Chats, 33 milles à peu près en amont de la cité d'Ottawa, M. George Buchanan avait construit une glissoire à radeaux pour racheter une chute de 42 pieds. Le gouvernement, pour les mêmes raisons qui l'avaient engagé à acheter la glissoire de Hull, reprit possession du chenal de la glissoire, à l'expiration d'un bail accordé à M. Buchanan par les autorités compétentes. Depuis lors, cette glissoire a été sous le contrôle du département, qui l'a reconstruite, en l'agrandissant et l'améliorant beaucoup; c'est aujourd'hui une des glissoires les plus utiles de la vallée de l'Outaouais.

Voici quelles sont les constructions à cette station :

	Pieds de longueur.
Pile de garde, sur l'île, à l'entrée, 10x12 pieds	175
Barrage incliné, haut de 12 pieds à travers le chenal où passe le bois, à la tête de l'île Victoria	250
Empellement de pin, formant l'entrée à la tête du canal, largeur 26 pieds, hauteur 12 pieds ; le canal conduisant à la glissoire.....	1750
Glissoire à radeaux, largeur de 25 pieds	350

En 1871, une digue de 875 pieds de longueur fut construite pour alimenter l'eau à la glissoire et faciliter le passage du bois qui arrive tard. Elle est située sur un récif et constitue une amélioration précieuse lorsque l'eau est basse.

TÊTE DES CHATS.

A la tête du rapide des Chats, environ trois milles et demi plus haut, sur la rivière, que la station mentionnée en dernier lieu, on a construit, en 1857, trois pilles d'amarrage, de 18x20 pieds. Les radeaux, avant de sauter les rapides, sont amarrés à ces piles, et les "cages" sont détachées et dirigées à travers ce bief de la rivière, à mesure que les circonstances l'exigent. Deux de ces piles ont été emportées, et il faudra les reconstruire cet hiver.

LES CHENAUX.

L'estacade des Chenaux est située dans les rapides, à la tête du lac des Chats, et cinq milles et demi environ plus bas que le village du Portage-du-Fort. Elle est maintenue en position par des piles de structure ordinaire, s'élevant au-dessus de l'eau, et par des piles submergées ou d'ancrage. C'est en 1860 que la construction de l'estacade des Chenaux devint nécessaire, par suite du développement de la fabrication du bois scié et l'augmentation de la quantité de bois carré provenant des coupes de bois les plus éloignées sur cette rivière et ses affluents.

Les améliorations faites à cette station, et les divers changements suggérés par l'expérience dans la position des estacades, ont sauvé de grandes quantités de bois qui, autrement, auraient été dispersées sur toute l'étendue du lac des Chats, pendant les tempêtes, fréquentes à cet endroit. Vers 1871, la descente des billes de sciage venant du bassin de l'Outaouais supérieur, avait tellement augmenté qu'il devint nécessaire d'avoir des estacades beaucoup plus grandes et plus fortes que celles qui existaient à cette époque, c'est pourquoi, en 1872-73, le gouvernement consacra une

somme de $15,000 pour agrandir les constructions suivantes, ce qui répondait au désir exprimé par les fabricants de bois :

	Pieds de longueur.
Estacade double, 15x30 pouces	6,000
Estacade simple " "	10,630

4 piles de soutènement, 18x18x18 pieds.
22 piliers submergés, ou d'ancrage, 16x16x10 pieds.
2 plateformes flottantes, avec lourdes chaînes d'amarrage.

Portage-du-Fort.

A la station du Portage-du-Fort, cinquante-cinq milles à peu près en amont de la cité d'Ottawa, il y a des rapides et une chute de vingt pieds. A un point si important, les premiers marchands qui firent l'exploitation du bois sur la rivière, s'occupèrent d'enlever cet obstacle, et en 1838-39 M. Hugh Bolton construisit dans ce but une glissoire à radeaux, mais ses efforts ne furent pas couronnés du succès que semblait mériter une entreprise aussi louable, et l'on me dit qu'aucune station, sur la rivière, n'était aussi dangereuse, tant pour le bois que pour les hommes qui en dirigeaient la descente.

Les grandes eaux de 1840 emportèrent ces constructions, que M. Poupore, père, rétablit en 1841 et transféra au gouvernement, mais je ne saurais dire à quelles conditions.

En 1852, le gouvernement construisit une nouvelle glissoire dont le fonctionnement a eu les meilleurs résultats. Depuis cette époque, elle a été presque entièrement reconstruite.

Constructions à cette station :—

Estacade conductrice à l'entrée de la glissoire (dont 100 pieds sont à six pièces et 610 pieds à deux pièces), soutenue par quatre piles de 710 pieds de longueur ; la glissoire à radeaux a vingt-six pieds de large et 350 pieds de long.

La Montagne.

A la station de la Montagne, qui se trouve à peu près six milles en amont de Portage-du-Fort, il se présente un obstacle à la descente du bois, sous la forme d'une chute et d'un rapide de vingt pieds de hauteur. En 1843-44, une glissoire à radeaux fut construite pour l'avantage des marchands de bois. Elle était fort mal construite, et depuis lors il a fallu l'allonger et l'améliorer. On a trouvé nécessaire de construire un second empellement pour diminuer la descente trop brusque du bois ; au début, la glissoire n'avait qu'un empellement. Une longue jetée de garde a été construite aussi en aval de la décharge de la glissoire, pour neutraliser les effets d'un fort remous, ou contre-courant, qui gênait beaucoup le passage du bois. A cet endroit, la différence de niveau entre les hautes et basses eaux est d'environ treize pieds. Depuis 1867, ces constructions ont presque toutes été refaites.

Voici quelles sont les constructions à cette station :—

	Pieds.
Estacade conductrice double, à la tête de la glissoire	297
Deux piles en pin, 14 x 16, et empellement avec travée de	2[illegible]
Glissoire à radeaux, large de vingt-six pieds	572

Calumet.

A la grande chute du Calumet, neuf milles à peu près en amont du Portage-du-Fort, et soixante-quatre milles de la cité d'Ottawa, il existait, antérieurement à 1843-44, un obstacle formidable au passage du bois, et vers cette époque le gouvernement fit construire, à grands frais, deux glissoires à radeaux et les estacades conductrices nécessaires pour éviter les chutes et les chenaux tortueux, où la différence de niveau atteint jusqu'à cinquante-six pieds. Certains calculs erronés relativement à la position des seuils d'entrée des glissoires, ont été faits à cette station, mais on y

a remédié, jusqu'à un certain point, par des modifications et réparations subséquentes; récemment, on a beaucoup fait pour faciliter le passage du bois, en prolongeant et agrandissant les jetées latérales et les piles de dérivation entre la tête de la glissoire supérieure et le pied de la glissoire inférieure.

Antérieurement à la mise en opération des glissoires de Calumet, feu M. David Moore avait obtenu du gouvernement l'autorisation d'améliorer le chenal du Rocher-Fendu, sur le côté opposé de l'île du Calumet. Il prélevait un péage sur tout le bois qui traversait ses constructions, mais les fabricants de bois constatèrent bientôt que les arrangements faits pour leur avantage ne suffisaient plus aux besoins de leur commerce, et réussirent à engager le gouvernement à améliorer le chenal plus nouveau et plus important, vulgairement connu sous la désignation de " Chenail " du Calumet, où passeraient désormais les grandes quantités de bois provenant des forêts de l'Ottawa supérieur.

Subséquemment, les héritiers de M. Moore furent indemnisés par décision des arbitres provinciaux, parce que le gouvernement ouvrit au public les glissoires du Calumet avant l'expiration du bail de M. Moore pour le fermage du Rocher-Fendu.

Voici les constructions que l'on trouve à Calumet:—

	Pieds de longueur.
Estacade fixe à six pièces, à l'entrée de la glissoire; elle est soutenue par une jetée et une ancre de poids élevé	360
Canal creusé dans le roc vif, ayant une largeur moyenne de 30 pieds	300
Empellement d'entrée au centre du canal (largeur)	26
Grand bassin et déversoir, estacade conductrice fixe, à 3 pièces, dans le bassin conduisant à la tête de la longue glissoire	221
Glissoire supérieure à radeaux, 26 pieds de large	280
Glissoire du milieu, ou longue glissoire, 26 pieds de large	550
Jetée de garde, du pied de la glissoire supérieure à la tête de la glissoire inférieure, 18 x 20	250
Estacade conductrice fixe, à 2 pièces	80
Glissoire inférieure, 26 pieds de large	126
Jetée de garde, sur le côté sud, partant du pied de la glissoire	420
" " " nord, " " "	140

Les Joachims.

Aux rapides des Joachims, 140 milles à peu près en amont de la cité d'Ottawa il y a une chute de 28 pieds. Pour la racheter, des améliorations furent commencées pendant l'hiver de 1843-44, et cet hiver-là et les hivers suivants on y dépensa environ $18,000. Mais, les constructions étant défectueuses, elles furent enlevées en grande partie, à différentes reprises, par les grandes eaux du printemps. En 1847-48, les constructions furent refaites, avec quelques additions, et en 1854 et 1861 on améliora l'entrée de la glissoire en creusant un chenal dans le roc vif. C'est, sur la rivière, le point le plus avancé où le gouvernement ait érigé des constructions, sauf le Rocher Capitaine, où le roc fut miné en 1854, afin d'ouvrir un chenal navigable pour la descente des radeaux par les rapides qui se trouvent à cet endroit. Depuis 1867, presque toutes les constructions ont été refaites.

Voici quelles sont les constructions à la station des Joachims:—

	Pieds de longueur.
Barrage nord (à piles) de la glissoire supérieure, 12x16	140
Barrage sud (incliné) " " 12 pieds de haut	107
Glissoire supérieure (26 pieds de largeur)	37
Estacade (simple) entre la glissoire, soutenue par quatre piles	990
Barrage nord (à piles) de la glissoire inférieure, 12x16	257
Barrage sud (incliné) " " 12 pieds de haut	206
Glissoire inférieure (26 pieds de large)	297

Jetée de garde, à l'extrémité inférieure de la glissoire, côté nord, 10x12	123
Jetée de garde, à l'extrémité inférieure de la glissoire, côté sud, 10x12	41

Rocher Capitaine.

A cette station, sur la rivière des Outaouais, 160 milles à peu près en amont de la cité d'Ottawa, il y a un rapide dangereux, dont les chenaux sont tortueux, où il y a des tourbillons à remous, des dépôts de roches, et des saillies rocheuses. Nombre de conducteurs de radeaux ont perdu la vie à cet endroit, et, fréquemment, on y a perdu du bois, ou il y a été retardé. Pour remédier à cet état de choses, le gouvernement a fait faire, en 1873-74, les améliorations suivantes :—

	Pieds de longueur.
Glissoire à radeaux, 27½ pieds de largeur	200
Jetée sur le côté sud, 12 pieds de large, 16 pieds de haut	395
Jetée sur le côté nord, 12 " 12 "	180
Estacade conductrice, sur le côté nord, (pièces doubles) 34x17 pouces	240
Pile de soutènement, 10x12x12 pieds	
Empellement avec appareils convenables, à l'entrée de la glissoire	

AFFLUENTS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Rivière de la Nation du Sud.

La rivière de la Nation du Sud se jette dans celle des Outaouais, venant du sud, à trente-six milles à peu près en aval de la cité d'Ottawa, et bien que ce ne soit pas un cours d'eau considérable, elle baigne une région assez bien colonisée qui fournit au marché de Montréal principalement de grandes quantités de bois dégrossi de diverses espèces, et du bois de chauffage, outre du bois équarri des dimensions voulues pour la construction. Les constructions se trouvent près du village de Plantagenet, cinq milles en amont de l'embouchure, et ont été érigées par le gouvernement en 1880-81. Ce sont les suivantes :—

	Pieds de longueur.
Glissoire à radeaux, 29 pieds de large	80
Estacade conductrice, à deux pièces	450
Deux piles de soutènement, de 12x12, 10 pieds de haut.	
Barrage incliné, sur le côté sud, en aval de la glissoire, 2 pieds de haut	150
Barrage incliné, sur le côté nord, en aval de la glissoire, 5 pieds de haut	130

La Gatineau.

La Gatineau est l'affluent la plus considérable de la rivière des Outaouais, et leur confluent se trouve à deux milles environ en aval de la cité d'Ottawa. C'est un cours d'eau venant du nord; son parcours est d'environ 400 milles, et l'on calcule qu'il baigne un territoire dont la superficie est de 9,000 milles carrés.

Dès les premières années de notre siècle, les coupes de bois de la Gatineau fournissaient non seulement de grandes quantités de bon bois équarri, mais aussi un nombre immense de billes de sciage, pour l'approvisionnement des grandes scieries établies sur la Gatineau même, à Hawkesbury, sur la rivière des Outaouais, et à d'autres endroits. Ce rendement a continué depuis, et le nombre des billes de sciage, en particulier, a tellement augmenté que près de 500,000 pièces de ce bois arrivent chaque année aux estacades du gouvernement et à d'autres constructions situées à l'embouchure de la rivière; le même district fournit, en outre, nombre de pièces de cèdres, de traverses de chemin de fer. Le bois est flotté par pièces isolées depuis les biefs supérieurs de la rivière et arrive, par le canal de la Gatineau, dans un étang de sûreté d'où il passe par un ruisseau, sur l'emplacement où l'on forme les radeaux, sur la rive nord de l'Outaouais.

Les améliorations faite par le gouvernement se suivent toutes dans un rayon d'un mille et demi, à peu près, de l'embouchure de la Gatineau, et ont été construites en 1848, mais depuis lors, elles ont été plusieurs fois agrandies et renforcées, notamment en 1874, date à laquelle l'estacade fut agrandie et améliorée ; on y ajouta même des plaques et des bandes de fer pour les mettre en rapport avec le développement rapide du trafic sur cet affluent important.

Voici en quoi consistent les constructions :—

Dix piles s'élevant au-dessus de l'eau, pour soutenir l'estacade principale.

Huit piles d'ancrage 12 x 12 x 10 pieds, pour soutenir l'estacade principale.

	Pouces.	Pieds de longueur.
Nouvelle estacade, à 6 pièces, avec plaques	44x36	2,390
Vieille estacade, à 6 pièces	45x27	1,338
Estacade double	31x15	742
Estacade double	27x20	626
Estacade à portières pour le passage du bois	24x20	410
Vieille estacade à portières	18x14	350
Estacade de division, dans l'étang maintenu par six piles d'ancrage		2,000
Estacade à l'embouchure du ruisseau		185
Longueur du vieux canal		2,191
Longueur du pont, au vieux canal, 13 pieds de longueur		
Ferme à poinçon, espace entre les piles, 56 pieds		150
Longueur du nouveau canal		760
Pont du nouveau canal, espace entre les piles, 51 pieds		128

Il y a aussi un ponton flottant retenu par des ancres, sur l'emplacement où l'on forme les radeaux, près du confluent du ruisseau et de la rivière des Outaouais, ainsi qu'un campement et un magasin reliés par téléphone à ce bureau et à ceux des marchands de bois du voisinage.

Rivière Madawaska.

La rivière Madawaska, affluent très important de l'Outaouais, se jette dans cette dernière à l'endroit connu sous la désignation de lac des Chats, 40 milles à peu près en amont de la cité d'Ottawa, après un parcours de 250 milles.

Elle arrose une région de plus de 400 milles carrés, et sur ses bords on trouve du pin blanc et rouge, classé parmi les meilleures essences de ce bois sur le continent.

Les ressource de ce territoire étaient tellement vastes que, bien qu'il ait fourni au marché de Québec et à d'autres marchés, de très grandes quantités de bois des qualités les meilleures, et cela depuis près de cinquante ans, ses coupes de bois semblent encore bien fournis de bois marchand.

Sur une grande partie de son cours, principalement à l'époque des grandes eaux, on peut dire que la rivière Madawaska n'est qu'une succession de rapides, chutes et courants très rapides et forts remous. Pour faire parvenir leur bois à la rivière des Outaouais, dans un délai raisonnable et avec le moins de dégâts possible, les premiers fabricants de bois de la Madawaska et des cours d'eau moins importants qui s'y jettent, se virent dans la nécessité de construire des améliorations temporaires, à leurs propres frais.

Pour arriver à une meilleure organisation et à des règlements plus précis, la compagnie des améliorations de la rivière Madawaska fut formée aux termes de l'acte concernant l'amélioration des rivières. Pendant longtemps, ces constructions furent très utiles sur les biefs supérieurs de la rivière ; toutefois, dans ces derniers temps, elles sont tombées en ruines et n'ont plus la même valeur.

Pendant l'hiver de 1843-44, le gouvernement de la province vint au secours du commerce de bois, et fit commencer la construction des glissoires et estacades de la Grande Chute et des barrages et piles de la Chute Raboteuse, et prit d'autres arrangements pour la descente du bois entre ce point et l'embouchure de la rivière, distance d'environ trente-cinq milles.

Pendant les deux années qui suivirent sa construction, la glissoire de la Grande Chute ne servit à rien pour la descente du bois, parce que le fond en était trop haut pour faire passer le bois. Les constructions de la Chute Raboteuse ne servirent à rien non plus, et il fallut les abandonner.

Pendant l'hiver de 1845-46, on commença à reconstruire, et après avoir élevé le niveau de la rivière de 12 pieds, au moyen d'un barrage établi à la tête de la Grande Chute, on se procura un approvisionnement d'eau pour la glissoire à pièces isolées, et l'on triompha ainsi de cet obstacle formidable à la descente du bois. Nombre de digues latérales ont été construites plus bas sur la rivière pour faire refluer l'eau sur les hauts-fonds dangereux et empêcher l'accumulation du bois dans le "chenal." En 1854, on établit une glissoire à radeaux et un système d'estacades à Arnprior. On fait des renouvellements et des réparations considérables à la Chute Raboteuse et à la Grande Chute, et ils seront achevés avant l'ouverture de la navigation en 1884. Le bois carré et les billes de sciage qui descendent la Madawaska, sont flottés par pièces isolées, jusqu'à ce qu'ils atteignent la grande estacade d'arrêt, à l'embouchure de la rivière, où les pièces de bois sont réunies en radeaux et en trains de flottage. Les billes de sciage sont réunies dans des estacades pour qu'on puisse, en sûreté, leur faire descendre l'Outaouais jusqu'à leur destination.

Ruisseau d'Opeongo.

Le ruisseau d'Opeongo se jette dans la rivière Madawaska, à 106 milles à peu près de son embouchure. Pendant l'hiver de 1865-66, le cours d'eau fut amélioré par la construction de trois barrages inclinés, traversés par des glissoires; on répara aussi les digues latérales et on en plaça de nouvelles, pour augmenter l'approvisionnement d'eau et permettre aux propriétaires de coupes de bois et aux fabricants de bois carrré de faire parvenir sur le marché les produits de leur industrie. Les améliorations s'étendent sur un bief du ruisseau d'environ trois milles, et se trouvent entre le lac Victoria et l'embouchure du ruisseau, dont elles se trouvent, en moyenne, à 10 milles de distance.

Voici les dimensions des constructions:—

A l'embouchure de la rivière.

Vieilles piles, 18.
Nouvelles piles, 5.
Piles d'ancrage, 2.
Arganeaux, 4.
Grandes bouées, 2.

	Pieds de longueur.
Estacade simple	7,920
Estacade double	1,500

Anprior.

Estacade, en amont du pont	400
Pont de bois sur la rivière	182
Pile de soutènement, 26 x 26.	
Estacades conductrices, à la tête de la glissoire	377
Barrage à travers la rivière	250
Glissoire à radeau, 26 pieds de largeur	180
Pile de garde, sur le côté de l'ouest, en aval de la glissoire	180

Rapide Plat.

Barrage incliné sur le côté nord	500
Barrage incliné sur le côté sud	300

Ile de Balurer.

Barrage incliné	116

Burnstown.

Estacade, soutenus par trois piliers	700

Rapide Long.

Barrage avec déversoir de décharge pour le pasage du bois

Springtown.

Estacade soutenue par quatre piles	740

Lake Calabogie.

Estacade double soutenue par deux piles	3,040
Estacade au pied du lac	600

Grande Chute.

Estacade principale à 10 pièces, soutenue par quatre grandes piles	692
Barrage traversant la tête de la chute	300
Glissoire à pièces isolées, large de 6 pieds, avec une chute de 60 pieds	1,200
Estacade, soutenue par des piles, au pied de la glissoire	355
Deux barrages en aval du pied de la longue glissoire	140
Six barrages inclinés, à la chute de Barrett et auprès	790

Chute Raboteuse.

Barrages sur le côté sud, à la tête de la chute	950
Estacade, double sur 200 pieds, simple sur 100 pieds	300
Pile contiguë à la tête de la chute	150
Pile d'estacade, 16 x 16 x 15 pieds	
Barrage incliné, contigu au pilier	77
Barrage incliné, sur le côté nord, à la chute	80
Jetée du remous, auprès de la chute	300
Estacade, entre la Chute Raboteuse et la Grande Chute	1,050

Rapide de Boniface.

Barrage incliné en aval du rapide, 10 pieds de haut sur 70 pieds de long.
Barrages au rapide, 10 pieds de haut sur 70 pieds de long.

Ile aux Canards.

Deux barrages inclinés, 10 pieds de haut sur 80 pieds de long.

Chute de Bailey.

Barrage incliné, sur le côté sud, 10 pieds de haut sur 180 pieds de long.
Barrage incliné sur le côté sud, 10 pieds de haut sur 70 de long.
Barrage incliné sur le côté nord, 10 pieds de haut sur 150 de long.

Rapide de la Chaîne.

Esplanade soutenue par quatre piles, et trois îles à la tête de la glissoire	3,960
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de large	250

Ruisseau Opeongo.

Digue avec glissoire,	40 x	10	pieds,	19	pieds	de haut sur	80	pieds de long.
"	"	"		10.9	"	84	"	"
"	"	"		16.6	"	96	"	"
Digue en aile				5	"	39	"	"
"				6	"	50	"	"
"				5.6	"	78	"	"

Rivière Coulonge.

La rivière Coulonge se jette dans l'Outaouais, en venant du nord, à 80 milles environ en amont de la cité d'Ottawa, après un parcours de 160 milles; elle baigne une superficie d'environ 1,800 milles carrés. On y fait du bois depuis nombre d'années, mais ce n'est que depuis que la glissoire à pièces isolées, longue de 2,956 pieds, a été construite, pendant l'hiver de 1864-65, à la Grande Chute et au Grand Rapide, à cinq milles environ de l'embouchure de ce cours d'eau, qu'il est possible de faire passer du bois à cette station, sans en endommager ou en perdre la plus grande partie. Les fabricants de bois de la localité ont fait certaines améliorations à la Grande Chute; ce sont une glissoire à pièces isolées, mal placée et beaucoup trop courte; une estacade conductrice et des piles à la tête de la glissoire, et certaines digues dans les rapides en aval de la chute. Mais bien que ces constructions aient coûté des sommes considérables, elles n'ont que peu servi.

Sur une grande distance, en amont de la Grande Chute, la rivière est tout ce que l'on peut désirer de mieux pour la descente du bois; mais il y a des chutes que les fabricants de bois ont dû endiguer et améliorer.

La descente par pièces isolées est en usage sur cette rivière, ainsi que sur les autres affluents mentionnés, et le bois est réuni dans une estacade d'arrêt, à l'embouchure, où on le met en radeau.

On scie des quantités considérables de très bon pin blanc et rouge des coupes de bois situés sur cette rivière, ainsi que de grandes quantités de billes de sciage, et il en sera probablement de même pendant nombre d'années encore.

Voici les constructions sur la Coulonge :—

	Pieds de longueur.
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de large	2,956
Barrage incliné à la tête de la chute, hauteur moyenne de 6 pieds	173

Il y a aussi une estacade conductrice et des piles à la tête de la glissoire, et une estacade d'arrêt et des piles près de l'embouchure de la rivière.

Rivière Noire.

Elle vient du nord et se jette dans l'Outaouais, à neuf milles à peu près en amont de l'embouchure de la Coulonge, et près du pied du chenal de la Culbute, lequel est formé par l'île aux Allumettes, qui partage l'Outaouais en deux chenaux. Elle a 128 milles de longueur et baigne une région d'environ 1,120 milles en superficie.

Les constructions établies sur les cours d'eau furent entreprises par feu M. Poupore, père, afin de faire passer le bois par la Grande Chute, près de l'embouchure, et ont été achetées de M. Poupore, M.P.P., par le gouvernement. La glissoire à été renouvelée en 1870-71. Voici les autres améliorations :

	Pieds de longueur
Estacade d'arrêt à l'embouchure de la rivière, glissoire, pièces isolées, 6 pieds de large, à la Grande Chute, à un mille environ de l'embouchure	934
Jetée de dérivation, huit pieds de haut sur 26 de large	346
Barrage incliné, 4 pieds de haut	135
Estacades à pièces isolées	877
Do do traversant la rivière, un demi-mille à peu près en amont de la glissoire	262

Rivière Pétéwawa.

La rivière Pétéwawa, qui vient du sud, se jette dans l'Outaouais à 110 milles en amont de la ville d'Ottawa; territoire qu'elle baigne, 2,200 milles carrés.

Sur cette rivière on rencontre depuis la source jusqu'à l'embouchure, des courants rapides et des chutes, à de petits intervalles. On y a fait du bois pendant des années, et comme pour la Madawaska, les fabricants de bois ont dû, dès l'origine de ce commerce, y construire des barrages temporaires, etc., répondant aux besoins limités de leurs opérations.

Sur le cours principal de la Pétéwawa, le gouvernement fit construire, en 1867-68, sur une distance de cinq milles à partir de l'embouchure, quatre glissoires à pièces isolées, avec les barrages et estacades conductrices nécessaires.

Le bras nord de la rivière fut subséquemment amélioré aux frais du gouvernement, qui fit construire deux grands barrages, l'un au rapide de Thompson, l'autre au lac des Cèdres, pour retenir les eaux de la chaîne de grands lacs qui se trouvent dans le voisinage.

La formation particulière du lit et des bords de la rivière, rendait nécessaires ces travaux, car on avait constaté qu'à l'état naturel, la rivière Pétéwawa montait subitement au niveau des grandes eaux et baissait avec la même rapidité ; mais avec les barrages régulateurs susmentionnés, on retient l'eau, et les choses sont ainsi disposées que l'on peut en fournir aux fabricants de bois, sur les biefs inférieurs de la rivière, quand ils en ont le plus besoin.

Sur les bords de ce cours d'eau, on trouve du pin rouge et du pin blanc de la meilleure qualité ; mais c'est seulement des fonds de bois situés sur la partie supérieure de la rivière que l'on peut se procurer ces essences de bois en grande quantité. Les billes de sciage sont aussi parmi les principaux produits de cette région.

A cet endroit, la descente du bois se fait par pièces isolées jusqu'à l'estacade qui se trouve à l'embouchure de la rivière.

Voici quelles sont les constructions sur le cours d'eau principal :

Embouchure de la rivière.

	Pieds.
Estacade d'arrêt, maintenue par 6 piles.....	4,000

Première Chute.

d nductrice à la tête de la glissoire, côté nord.	248
" " " côté sud.	541
Barrage du côté nord de la glissoire, 10 pieds de hauteur.	118
" sud " 10 "	359
Glissoires à pièces isolées, 6 pieds de largeur.....	563

Seconde Chute.

Estacade conductrice à la tête de la glissoire, côté nord.	332
" " " côté sud..	1,169
Barrage du côté nord de la glissoire, 12 pieds de hauteur.	489
" " " 10 "	287
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de largeur.....	554

Troisième Chute.

Estacade conductrice à la tête de la glissoire, côté nord.	243
" " " côté sud..	586
Digue du côté nord de la glissoire, 10 pieds de hauteur.	97
" " sud " 10 " "	101
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de largeur.....	1,346

Station de Bois-Dur.

Barrage incliné.....	116
Barrage à piles.....	10x10x250
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de largeur	250
Estacade conductrice	950

SUR LE BRAS NORD.

Rapide d'un demi-mille.

Barrage incliné, 9 pieds de hauteur sur 160 pieds de longueur.

Chute Croche.

Barrage incliné, 12 pieds de hauteur sur 100 de longueur.
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de largeur sur 250 pieds de longueur.
Estacade conductrice à la tête de la glissoire, 400 pieds.

Rapide de Thompson.

Barrage, 188 pieds.
Barrage du chenal, rive nord, 5 pieds de haut, 26 pieds de long.

Extrémité supérieure du lac Traverse.

Estacade, 500 pieds.
Pile de soutènement, 15x15 pieds.
Barrage incliné, 8 pieds de hauteur, 175 pieds de longueur.
Glissoire à pièces isolées, 6 pieds de largeur, 1,400 pieds de longueur.

Voici la liste des améliorations qui existent entre la glissoire du lac Traverse et la Grande-Chute :

Barrage incliné, 6 pieds de hauteur sur 120 pieds de longueur.
" " 4 " " 86 " "
Pile de dérivation, 6 x 10 x 100 pieds.
Barrage, 12 pieds de hauteur sur 70 pieds de longueur.
" 5 " " 130 " "
Barrage incliné, 12 pieds de hauteur sur 100 pieds de longueur.
" " 5 " " 150 " "
" " 5 " " 100 " "
" " 11 " " 150 " "
" " 5 " " 100 " "

	Pieds.
Estacade conductrice (simple) à la Grande-Chute	400
Glissoire à pièces détachées, à la Grande-Chute, 6 pds de larg.	480
Digue submersible, à la Grande-Chute, 10 pieds de hauteur	260

Baie de Sawyer.

Estacade 2,671

Lac du rapide de Meno.

Barrage incliné, 9 pieds de hauteur sur 160 de longueur.

En aval du lac à la Truite.

Barrage incliné, 9 pieds de hauteur sur 160 de longueur.

Le Fort-Remous.

Pile de 8 pds 4 pcs x 10 x 93 pieds.

Ile aux Cèdres.

Pile, 5 x 10 x 108 pieds.

Pied de la chute du Diable.

Pile, 5 x 8 x 40 pieds.

Chute du Diable.

Eperon, 8 x 12 x 90 pieds.

Rapide du Coude.

Barrage incliné, 7 x 63 pieds.

Pied du Long-Sault (nord).

Pile, 5 x 10 x 130 pieds.

Pied du Long-Sault (sud).

Pile, 6 x 10 x 50 pieds.

Milieu du Long-Sault (nord).

Pile angulaire, 8 x 12 x 40 pieds.

Milieu du Long-Sault (sud).

Pile angulaire, 8 x 12 x 60 pieds.

Tête du Long-Sault (nord).

Pile angulaire, 12 x 12 x 23 pieds.

Tête du Long-Sault (sud).

Pile angulaire, 12 x 18 x 39 pieds.

Rive sud.

Barrage incliné, 20 x 87 pieds.
Pile en arrière de la digue, 10 x 10 x 20 pieds.

Rive nord.

Jetée latérale, 8 x 12 x 184 pieds.

Rive sud.

Jetée latérale, 10 x 10 x 90 pieds.

Lac des Cèdres.

Barrage pour régler la décharge principale du lac, 5 x 407 pieds.
Barrages à piles à la seconde décharge du lac, 8 x 6 x 300 pieds.

Rivière du Moine.

La rivière du Moine est l'affluent le plus éloigné de l'Outaouais, où le gouvernement ait fait des améliorations ; son embouchure se trouve à 150 milles en amont de la cité d'Ottawa. Cette rivière a un parcours d'environ 120 milles. Elle baigne un territoire de 1,600 milles carrés. Des coupes de bois qui se trouvent dans ce territoire, on tire du bois de pin et des billes de sciage, et, dans le moment actuel, le commerce des billes de sciage semble devoir augmenter considérablement. En 1851-52, une compagnie à fonds social améliora la rivière du Moine en y construisant une glissoire à pièces isolées et des estacades, ce qui facilita un peu la descente du bois. En 1862-63, le gouvernement agrandit et améliora les glissoires, construisit des barrages aux chutes et transversalement aux chenaux de la rivière, dans les endroits où ces constructions étaient requises, et établit une estacade d'arrêt et des piles à l'embouchure.

En 1871-2, il construisit, à la Grande-Chute, une glissoire, la plus longue que le gouvernement ait construite, jusqu'à présent, dans la vallée de l'Outaouais. Sur la rivière du Moine, la descente du bois se fait par pièces isolées.

Voici quelles sont les constructions sur la rivière du Moine :—

Embouchure de la rivière, estacade d'arrêt, maintenue par deux piles de 16 x 19 x 16 pieds, sur 600 pieds de longueur.

La Cascade,	1 mille de l'emb. de la riv.				barrage	8 pds	de haut	sur	100	pds	de long.
						8 "	"	"	86	"	"
Chute de Ryan,	n° 2, 4½	milles	"	"	incliné	10 "	"	"	75	"	"
" "	n° 1, 5	"	"	"	latéral	10 "	"	"	60	"	"
Les Trois Roches,	6	"	"	"	"	8 "	"	"	75	"	"
Chute a Patton,	9	"	"	"	"	10 "	"	"	148	"	"
Décharge du lac Robinson,	11	"	"	"	"	10 "	"	"	60	"	"
La Cascade,	14	"	"	"	"	9 "	"	"	60	"	"
Les Rapides,	14½	"	"	"	"	8 "	"	"	140	"	"
"	14½	"	"	"	"	10 "	"	"	150	"	"
						8 "	"	"	70	"	"
La Grande-Chute,	15	"	"	"	glissoire	5 "	large	"	3,384	"	"

Deux piles latérales à la tête de la glissoire, 7 x 10 x 30 de longueur.

Estacade conductrice, à pièces isolées, conduisant à la glissoire, 200 pieds de longueur.

Trois piles soutenant l'estacade, 12 pieds x 12 x 12 pieds de longueur.

Barrage incliné à la tête de la glissoire, 5 pieds de haut x 200 pieds de longueur.

A 45 milles environ de l'embouchure, barrage incliné 8 pieds de haut sur 100 de longueur.

On a amélioré la navigation sur quelques rivières, en draguant et en enlevant les roches aux dates mentionnées ci-après :

1871.—Enlevé des roches de la rivière des Prairies.

1874-5.—Dragué les barres de sable qui se trouvaient dans le chenal des bateaux à vapeur, à l'estacade de la rivière Gatineau, et pratiqué une tranchée dans la barre de sable qui se trouve sur la batture de Green, rivière des Outaouais.

1880-81.—Enlevé, à la mine, des rocs et cailloux du lit de la rivère du Lièvre, au petit Rapide et au rapide Long, entre le village de Buckingham et la Grande-Chute.

1881.—Enlevé à la mine l'île rocheuse ou récif qui se trouvait dans la rivière des Outaouais, immédiatement en aval du pont suspendu, dit *Pont d'Union.*

1881-82.—Dragué une barre de sable qui se trouvait dans le chenal de la rivière des Outaouais, en aval du village du Portage-du-Fort.

Le tout respectueusement soumis,

GEO. P. BROPHY.
Surintendant, glissoires, etc, sur la rivière des Outaouais.

Par arrêtés du conseil, des dates ci-dessous mentionnées, le gouvernement a abandonné les constructions suivantes du district d'Ottawa :

Pont, rivière de la Nation du nord, 15 juin 1869.
Glissoires, etc., bras de la rivière Pétéwawa, 27 juillet 1871.
Pont, Portage-du-Fort, 4 juin 1875.
Pont, au-dessous de la glissoire près de la ville d'Ottawa, 5 mai 1876.
Glissoires, etc., rapides des Chênes, 14 juin 1876.

GEO. P. BROPHY, *surt. glis. sur la riv. des Outaouais.*

ANNEXE No 23.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

DISTRICT DE LA TRENT,

PAR

THOMAS D. BELCHER, Surintendant.

ANNEXE No 23.

Nos (31381—30957).

RAPPORT SUR LES GLISSOIRES ET ESTACADES DU DISTRICT DE LA TRENT.

PAR THOMAS D. BELCHER, SURINTENDANT.

CONSTRUCTIONS ET NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR, PETERBOROUGH, janvier 1883.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de vous adresser, ci-jointe, une description détaillée des constructions placées sous mon contrôle, dans leur état actuel; elles sont connues sous la désignation de constructions ayant pour objet de faciliter la navigation de la Trent.

Les cours et nappes d'eau sur lesquels ces constructions sont établies—et leurs affluents—baignent presque tout l'Ontario central, et il n'y en a d'aussi considérables que sur la rivière des Outaouais et ses affluents.

Ces cours d'eau prennent leur source dans le comté de Haliburton, township de Havelock, à un demi-mille à peine des sources de la Madawaska, et à une distance de très peu plus considérable des sources de la rivière Muskoka, et coulent dans la direction sud; on y rencontre plusieurs grands lacs, qui après un parcours d'environ quatre-vingt-dix milles, atteignent la ligne de partage des eaux où la baie Gorgienne devra plus tard se relier à la baie de Quinté, par le canal de la Trent. Entre leur source et cette ligne de partage des eaux, où se trouve le lac Balsam, ils sont connus sous la désignation de Rivière au Goëland (*Gull River*). De ce point elles prennent la direction sud-est, et se jettent dans la baie de Quinté, à Trenton.

Les constructions forment deux divisions: Celles qui ont été érigées exclusivement pour faciliter la descente du bois de service, billes, etc., et l'avantage général du commerce de bois, et celles qui ont pour objet d'améliorer la navigation. Les premières sont sous le contrôle du ministère des Travaux publics; les secondes, sous celui du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les premières consistent en glissoires, barrages, estacades, etc.; les secondes, en écluses, canaux, barrages, ponts, etc.

En montant depuis le point où les cours d'eau se jettent dans la baie de Quinté, on rencontre, aux stations successives, les constructions suivantes:—

RAPIDE DE LA VEUVE HARRIS.

Un barrage en pierre de 1,135 pieds de long, ayant 10 pieds de base, s'étend dans la rivière jusqu'à une île qui se trouve au milieu du courant et dirige l'eau dans un seul chenal, dont il augmente ainsi la profondeur. Ce barrage a été construit pour l'avantage du commerce de bois.

RAPIDE DE CHISHOLM.

Ce rapide se trouve à six milles et demi en amont du rapide de la Veuve Harris; sur cette distance la rivière est navigable à l'eau basse, pour les bateaux d'un tirant de 4½ pieds. Les constructions comprennent;—

Un canal de 2,927 pieds de longueur, creusé dans la pierre calcaire, et dont la largeur moyenne est de 40 pieds.

Une écluse en maçonnerie solide, de 133 pieds 2 pouces de longueur et 32 pieds 6 pouces de largeur entre les poteaux-tourillons, avec chute de 11 pieds 1 pouce et hauteur d'eau de 6 pouces sur le seuil inférieur.

Un barrage à fermes de 715 pieds de longueur, ayant 32 pieds à la base et 6 pieds de hauteur, avec deux déversoirs de décharge. Une glissoire de 100 pieds de long et de 50 pieds de large, avec deux pieds de tirant, c'est-à-dire que

quand l'eau est de niveau avec le sommet du barrage, il y a une profondeur de deux pieds d'eau sur le seuil à la tête de la glissoire.

Un moulin à farine et une scierie sont en opération à cet endroit; ces deux fabriques sont mises en mouvement par l'eau de surplus, et je ne sache pas que le propriétaire ait un permis du gouvernement pour l'utiliser. La chute d'eau n'est pas utilisé ici comme elle devrait l'être. Elle fut affermée par M. James Cummings, le 14 novembre 1853, et, depuis lors, lui-même et ses exécuteurs testamentaires ne l'ont point utilisée.

Nombre d'hommes entreprenants s'estimeraient fort heureux que le gouvernement leur fît concession d'une partie de l'eau de surplus qui se perd ainsi, et établiraient immédiatement quelque industrie à cet endroit; mais ils en sont empêchés par le bail de M. Cumming. Je signale au département cette question qui, je pense, est du ressort du département des chemins de fer et canaux, en exprimant l'assurance que quand le gouvernement accorda ce bail à M. Cumming, l'intention n'était pas que ce pouvoir d'eau fut monopolisé.

PERCY-LANDING.

Cette station se trouve à 13 milles en amont du rapide de Chisholm; ce parcours est navigable pour les bateaux d'un tirant de 5 pieds.

A cet endroit, les constructions consistent en cinq piles dont chacun, a 16' x 12 x 12 pieds et une estacade d'arrêt à chaîne simple; cette estacade a 2,415 pieds de longueur; elle est en ruines et on devrait la renouveler.

CHUTE DE RANNEY.

Les constructions érigées à cet endroit, en 1845, furent toutes emportées par l'inondation de 1870, et on ne les a pas refaites parce que les fabricants de bois ont cessé de faire descendre des radeaux.

CAMPBELLFORD.

A cet endroit les constructions consistent en une estacade à trois pièces, conduisant à la glissoire, qui a 1,188 pieds de long, et en une estacade simple à chaîne, dont la longueur est de 606 pieds et qui est soutenue par sept piles.

Le barrage et la glissoire appartiennent aux propriétaires des scieries.

CHUTE-DU-MILIEU.

Cette chute se trouve à 2¾ milles, à peu près, de Campbellford et fut un grand obstacle à la descente du bois jusqu'en 1844, époque à laquelle le gouvernement y fit ériger les constructions suivantes :

Deux barrages à fermes,—barrage supérieur et barrage inférieur—partant de la rive de l'est, se dirigeant vers le centre dans la direction de l'ouest, et reliées entre elles par un mur de soutènement en caissons, ce qui forme ainsi un bassin.

Le barrage inférieur a 97 pieds de longueur, 25 pieds de largeur à la base, et 13 pieds de hauteur.

Le barrage supérieur a 96 pieds de longueur, 20 pieds de largeur à la base, et 7 pieds de hauteur.

Deux glissoires, l'une dans le barrage inférieur et l'autre dans le barrage supérieur; la glissoire inférieure a 455 pieds de long et 33 pieds de large; le barrage supérieur, a 60 pieds de long et 33 pieds de large.

Il y a enfin un éperon en charpente long de 637 pieds, haut de 5 et large de 8; il s'étend du barrage supérieur jusqu'à une île qui se trouve à la tête de la chute.

BAIE-DU-CORBEAU.

A la tête de la Chute du Milieu; cette désignation est défectueuse, car c'est, en vérité, un lac.

A cet endroit les constructions consistent en une estacade d'arrêt de 12 pieds x 14 pouces, et 2,600 pieds de longueur, soutenue par deux piles de 23' x 23' pieds chacune. Les pièces de bois sont réunies dans cette estacade avant de franchir la Chute du Milieu. L'estacade est en ruines, et il faudrait la renouveler entièrement.

CHUTE-DE-HEELY.

Cette chute se trouve à 5 milles en amont de la Chute du Milieu, sur les lots 14

et 15 de la concession 12, canton de Seymour. En 1844, le gouvernement y érigea des constructions considérables. Ce sont actuellement un barrage, une glissoire, des piles et une estacade.

Le barrage auquel dépend, en partie, la navigation de la division supérieure, est construit en charpente à fermes sur un fond rocheux et plat; il a 448 pieds de longueur, 8 pieds de hauteur et 33 pieds de largeur à sa base.

La glissoire, les quais et les estacades ont été érigés pour l'avantage du commerce de bois et ont les dimensions suivantes :—

Longueur de la glissoire, 52 pieds 6 pouces ; largeur, 33 pieds ; tirant, 2 pieds.

Longueur de l'estacade conductrice à deux pièces, 379 pieds.

Deux piles de 16x16 pieds.

Dimensions du barrage construit transversalement à la tête de la glissaire inférieure, 116'.6"x16'.10".

A la tête de la chute, il y a une pile de dérivation en charpente dont les dimensions sont 283x4 pieds.

Jusqu'en 1870, il y avait de fortes estacades conductrices et une glissoire de 360 pieds de long sur 33 de large, maintenues par de grandes jetées de soutènement. Mais toutes ces constructions furent enlevées dans l'inondation qui eut lieu au printemps de cette année-là, et on ne les a pas refaites.

Le barrage rend la rivière navigable pour les bateaux de 4 pieds 6 pouces de tirant, jusqu'au rapide de Crooks, que l'on appelle aujourd'hui Hastings, distance de 12 milles. Ce parcours est aujourd'hui fréquenté par plusieurs vapeurs de la compagnie des mines et du chemin de fer de Cobourg, Peterborough et Marmora, lesquels transportent du minerai de fer provenant des mines de la compagnie à Marmora, jusqu'à Harwood, sur le lac Rice, d'où ce minerai est expédié, par chemin de fer, jusqu'à Cobourg, et de là jusqu'à sa destination aux Etats-Unis.

Le gouvernement possède douze acres de terre sur la rive sud du barrage, cinq acres sur la rive nord, entre la glissoire et la chute, et $2\frac{3}{4}$ acres contigus à la vieille glissoire, sur la rive nord également.

Ici se termine ce que l'on peut appeler la division de la Trent, et commence la deuxième division, ou division de la navigation intérieure.

Les constructions de la division de la Trent, y compris les estacades et la glissoire du rapide de Crooks, et à l'exception du canal et de l'écluse du rapide de Chisholm, furent placées, en 1855, sous le contrôle d'une compagnie appelée "le comité des glissoires de la Trent," qui s'engageait à maintenir en bon état de fonctionnement, les glissoires, quais, estacades, etc. Cette compagnie était autorisée à percevoir des péages sur le bois qui descendait la chute de Heely, la chute du Milieu et la chute de Ranney.

En 1870, les inondations du printemps, comme on vient de le voir, détruisirent les constructions érigées à la chute de Ranney et une partie des constructions de la chute de Heely et de la chute du Milieu, et, depuis lors, la grande masse du bois équarri ne descend pas la Trent; on le remorque, en suivant la ligne de navigation intérieure jusqu'à Lindsay ou Port-Perry, d'où il est transporté par chemin de fer jusqu'aux ports du lac Ontario.

Le nombre des billes de sciage, de traverses de chemins de fer et des poteaux de télégraphe qui descendent annuellement la rivière Trent, a considérablement augmenté.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

Cette division s'étend de la chute de Heely jusqu'à Port-Perry, à la tête du lac Scugog, parcours de 148 milles, dont 124 sont fréquentés par des vapeurs et des barges tirant quatre pieds d'eau ; elle comprend les constructions suivantes aux différentes stations qui se succèdent régulièrement.

RAPIDE DE CROOKS.

Cette station, aujourd'hui appelée Hastings, se trouve à 12 milles de la chute de Heely.

En 1837, le gouvernement commença l'érection des constructions, suivantes qui ne furent achevées qu'en 1844 :—

Un canal de 610 pieds de longueur, ayant 40 pieds de large au fond. Une écluse en bonne maçonnerie, 134 x 33 pieds, ayant 6 pieds 9 pouces de chute, et 6 pieds d'eau sur le busc inférieur—profondeur obtenue grâce à la digue de la chute de Heely

—des portes en pièces de bois superposées, ouvertes et fermées au moyen de treuils du même modèle que ceux que l'on emploie sur le canal Rideau.

Un pont tournant, sur l'écluse, ayant 68 pieds de long sur 13 pieds 6 pouces de large, reconstruit d'après le système de Howe, et mis en mouvement par un mécanisme.

Un barrage à fermes, ayant 253 pieds de long, 7 pieds 6 pouces de haut et 33 pieds de large à sa base. Une glissoire à billes de sciage, longue de 60 pieds et lrgee de 33 pieds 6 pouces.

Des estacades conductrices et des quais.

Une estacade conductrice à trois pièces, 813'.0" x 3'.6".

Sept piles.

Une maison d'éclusier, 24 pieds sur 32, bâtie en pierre de taille.

Pendant plusieurs années, on n'utilisa pas ces constructions.

En 1866, fut commencée l'exploitation des mines de fer de Marmora, ce qui inaugura tout un nouveau trafic, parce qu'il fallait faire passer le minerai par le canal.

RAPIDE DE WHITLAW.

Après avoir franchi le rapide de Crooks, nous montons la Trent, le lac Rice, et la rivière Otonabee, parcours de 40 milles, pour arriver aux rapides de Whitlaw, un mille en aval de la ville de Peterborough.

(*Voir* la carte ci-jointe des eaux navigables du district de Newcastle).

A cet endroit, les constructions sont les suivantes :—

Un canal de 726 de long et 40 de large.

Une écluse de 133' 9" x 33", entre les poteaux-tourillons, faite en excellente maçonnerie, ayant une chute de 6'.6" et 4' d'eau sur le seuil inférieur.

Un éperon à fermes de 323' 6" de long, 12'.6" de haut, ayant 27 pieds de largeur à sa base, s'étendant en montant le courant et reliée à une digue transversale de 32 pieds de long, 9 de haut, et ayant 20 pieds de largeur à la base.

Une glissoire de 25'. 6" sur 29'.

Un déversoir de 23 pieds sur 31.

Des estacades conductrices, 200 pieds sur 2' 4".

Trois piles ; dimensions de chacune 12 x 12 pieds.

Une maison de pierre, 21 pieds sur 12.

Grâces à l'écluse les vapeurs évitent le rapide et se rendent à la ville de Peterborough.

PETIT-LAC.

Sur ce lac, qui se trouve à un demi-mille en amont du rapide de Whitlaw, il y a trois piles, chacune de 30 x 25 pieds, et une pile de 15 x 10 pieds ; plus une estacade à chaîne simple de 1,050 pieds de longueur ; cette estacade sert à arrêter les billes de sciage avant qu'elles franchissent le rapide ; elle protège beaucoup les constructions du rapide Whitlaw, parce qu'elle empêche la glace qui se forme sur le Petit Lac de descendre en masse compacte sur les constructions.

LAKEFIELD.

A cet endroit les constructions sont les suivantes :

Une digue de 198 pieds de longueur et de 7 pieds de hauteur.

Une glissoire de 25 pieds de long sur 30 pieds de large.

Cette année, le gouvernement fédéral a pris le contrôle de ces constructions.

La digue maintient la rivière navigable jusqu'à l'écluse de Young, parcours de huit milles.

BUCKHORN.

Cette station se trouve au pied du lac Buckhorn, et les constructions sont les suivantes :

Un barrage à fermes de 387 pieds de long, 5 pieds de haut, ayant 25 pieds de largeur à sa base ;

Une digue de pierre, longue de 173 pieds et haute de 6 ;

Une glissoire de 95 pieds de longueur sur 33 de large, avec piles et estacade conductrice simple. L'estacade a 600 pieds de long ;

Cette digue maintient l'eau à la profondeur voulue sur les lacs Buckhorn, Chemong et Pigeon, jusqu'à l'écluse de Bobcaygeon.

Rien n'entrave la navigation sur ces lacs, où le trafic augmente chaque année, comme on peut le voir par les rapports de l'éclusier.

BOBCAYGEON.

Cette station se trouve au pied du lac à l'Esturgeon et à la tête du lac Pigeon. Les constructions érigées par le gouvernement permettent aux bateaux de quatre pieds de tirant, de se rendre de Buckhorn à Lindsay, parcours de 36 milles.

Les constructions sont les suivantes:—

Un canal de 973 pieds de longueur.

Une écluse en bonne maçonnerie, construite en l'année 1858—134 x 33 pieds entre les poteaux-tourillons, chute de 7¼ pieds, avec 4¾ pieds d'eau sur le seuil inférieur.

Un barrage à fermes de 481 pieds de longueur et 4 pieds de hauteur, ayant 25 pieds de largeur à sa base.

Un barrage en caissons, de 510 pieds de longueur et 6 pieds de hauteur, ayant 15 pieds de largeur à sa base.

Une glissoire de 33 pieds de long sur 32 de large.

Un pont tournant, sur le canal, 85 pieds de long et 13 pieds de large, construit d'après le système Howe.

Un magasin, 30 x 20 pieds, construit en bois.

Un coursier conduisant un moulin à farine, 141 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur. Le moulin à farine est mis en mouvement par l'eau du canal.

L'écluse est très fréquentée; on a compté jusqu'à 286 éclusages dans un mois.

RIVIÈRE FÉNÉLON.

La navigation de cette rivière a été l'occasion de procès entre les marchands de bois et les propriétaires de bateaux à vapeur, antérieurement à 1873. Cette année-là, le gouvernement, pour mettre fin au différend, construisit des estacades et piles pour diviser la rivière en deux chenaux.

L'estacade est bonne, à chaîne simple; elle a 3,090 pieds de long, une pile en amont de 30 x 22 pieds, et une pile en aval de 18 x 24 pieds, et elle est fortement ancrée, à intervalles de 300 pieds, à de lourdes pierres, par des chaînes.

Il y a aussi une glissoire de 326 x 33 pieds.

A cette station, le gouvernement fait construire un canal et une écluse pour étendre la navigation jusqu'à la baie Georgienne.

LINDSAY.

Cette station, autrefois connue sous le nom de Moulins de Purdy, est aujourd'hui une ville florissante de six à sept mille habitants; elle se trouve à 20½ milles de Bobcaygeon, par eau.

En 1844, le gouvernement fit construire une écluse et un barrage. L'écluse était en bois et avait 131 pieds de longueur sur 32 pieds de largeur; mais en 1859 elle fut convertie en glissoire pour la descente du bois; puis, comme on cessa ensuite de faire passer le bois par la rivière Scugog, la glissoire devint inutile.

En 1870, le gouvernement d'Ontario fit construire l'écluse en bois qui existe aujourd'hui; elle est des mêmes dimensions que l'écluse originairement construite, et en aval il y a un pont tournant.

Le barrage est à fermes; elle a 280 pieds de longueur, 9 pieds de hauteur et 30 pieds de largeur à sa base.

L'écluse et le pont tournant sont entretenus par le gouvernement local, et le barrage par le gouvernement fédéral.

Auprès de l'écluse se trouve un lot de terrain appartenant au gouvernemsnt fédéral.

Le barrage retient l'eau sur la rivière Scugog, entre Lindsay et Port-Perry, à la tête du lac Scugog, distance de 28¾ milles, sur laquelle peuvent naviguer les bateaux de 4 pieds 6 pouces de tirant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. D. BELCHER, *surintendant.*

A M. F. H. Ennis,

Secrétaire, ministère des Travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No 24.

TABLEAUX

DES

GLISSOIRES, BARRAGES, PILES ET ESTACADES DU CANADA,

Destinés à faciliter la descente du bois jusqu'aux ports de mer,

INDIQUANT LA POSITION, LES DIMENSIONS, LES FRAIS D'ERECTION DE CES CONSTRUCTIONS, ÉRIGÉES, EN VOIE D'ÉRECTION OU PLACÉES SOUS LE CONTROLE DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE

TABLEAUX DES GLISSOIRES, BARRAGES,

DESTINÉS À FACILITER LA DESCENTE

INDIQUANT la position, les dimensions, les frais d'érection de ces constructions, érigées,

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS DE LA RIVIÈRE SAGUENAY.								
Barrage incliné ..... (Ces const. s'étendent du pied du rapide de Gagnon jusqu'au pied du lac Saint-Jean.)	Sur l'un des bras de la rivière Saguenay appelé "La Petite-Décharge," sortant du lac Saint-Jean.	...	105 to 111	7	930	.....	16	.....
Eperon.				1	60	10	14	.....
Piles de dérivation.....				2	40 à 50	8–14	14	.....
Tête de glissoire.				1	50	26	38	.....
Glissoire à pièces isolées				1	5,026	5	$5\frac{1}{2}$ à $2\frac{1}{2}$	.....
Piles d'ancrage.....				3	12	12	12	.....
Estacades				1	1,344	$2\frac{3}{12}$	$1\frac{2}{12}$	.....
				1	150	$1\frac{3}{12}$	1	.....
Magasin et résidence du surintendant				1	40	24	.....	.....
CONST. SUR LA RV. St-MAURICE (*Cette riv. à environ* 300 *m. de parc.*)								
Bureau du surintendant	Dans la ville des Trois-Riv., à une faible dist. à l'ouest de l'emb. de la riv. St-Maurice.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A LA STATION nº 1.								
Estacades de dérivation et d'arrêt ...	A l'embouchure de la rivière Saint-Maurice	.....	.....	.....	10,258	4	.....	.....
Piles d'amarrage.....	do ...	.....	.....	49	chq 25	25	25	.....
Piles d'ancrage.....	do ...	.....	.....	5	" 15	15	8	.....
Magasin.....	do ...	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
A LA STATION nº 2.								
Estacades d'arrêt.....	Cap aux Corneilles	.....	$1\frac{1}{2}$	.....	7,650	4	.....	.....
Piles d'amarrage.....	do	.....	$1\frac{1}{2}$	24	25	25	25	.....
Piles d'ancrage.....	do	.....	$1\frac{1}{2}$	6	10	10	6	.....
Quai	do	.....	$1\frac{1}{2}$	.....	400	15	15	.....
Magasin.....	do	.....	$1\frac{1}{2}$	1	.....	.....	.....	.....
A LA STATION nº 3.								
Estacade de dérivation.....	Chute des Grès	44	16	.....	6,000	3	.....	.....
Pile d'amarrage.....	do	44	16	1	25	25	25	.....
Pile d'ancrage.....	do	44	16	6	chq 15	15	8	.....
Eperon.....	do	44	16	1	200	25	25	.....

No 24

PILES ET ESTACADES DU CANADA,

DU BOIS JUSQU'AUX PORTS DE MER;

en voie d'érection ou placées sous le contrôle du département des Travaux publics.

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841 jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevées.			Réparations.	Administrations.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1856...	1860.....	.....	.....			Ces constructions ont été érigées pour faire descendre le bois du lac Saint-Jean par la rivière du Saguenay, où on le charge à Chicoutimi ou la baie des Ha! Ha! pour l'Europe. La rivière Saguenay a 138 milles de parcours, du lac Saint-Jean, au nord, au Saint-Laurent, à Tadoussac, 122 milles en aval de Québec.
1856...	1860.....	.....	.....			
1856...	1860.....	.....	.....			
Rebuilt,	1881-82	41,019 74	2,418 50	2,424 78	832 06	
1856...	1860.....	.....	.....	.....	.....	
1860...	1861.....	.....	.....			
1856...	1860.....	.....	.....			
1880...	1881.....	.....	.....			
1865...	1876.....	402 00	.....			
.....	.....	.....	*Voir* le mémorandum à la fin de l'annexe.			
1868	1871.....	.....		do	do	*Estacade.*—Dont 2,824 pieds ont été reconstruits de 1867 à 1871, et 4,468 pieds de 1872 à 1874. Il y a aussi 5,000 pieds de vieilles estacades qu'on ne peut développer, mais dont on fait usage quelquefois. *Piles d'amarrage.*—24 de ces piles ont été reconstruites de 1867 à 1881, 9 ont été construites de 1870 à 1882; 5 ont été détruites, ce qui en laise 49. En 1880, cette station a été séparée de la station n° 1.
1871...	1872. .					
.....	.....					
1879...	1880...	.....		do	do	*Piles d'amarrage.*—Dont 20 ont été construites de 1872 à 1874; 4 en 1876-77; 4 ont été reconstruites de 1874 à 1880.
1879...	1880...					
.....	.....					
1852	1854.....	.....				1,100 pieds ont été reconstruits de 1872 à 1879. Le contrôleur des estacades de Shawenegan a charge de cette station.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE—*Suite.*								
A LA STATION N° 4.								
Glissoire à pièces isolées	Chute de Shawenegan.	150	20	1	600	.....	.....	.....
Estacades de dérivation et d'arrêt	do	150	20	.....	18,000	3 à 6	.....	.....
Barrage	do	150	20	.....	1,315	25	25	.....
Piles d'amarrage	do	150	20	20	ch 25	25	25	.....
Piles d'ancrage	do	150	20	42	" 15	15	8	.....
Magasins	do	150	20	2	.....	.....	.....	.....
Résidence	do	150	20	2	.....	.....	.....	.....
A LA STATION N° 5.								
Glissoires à pièces isolées	Chute de Grand-Mère...	40	29	.....	.....	.....	.....	.....
Estacades de dérivation	do	40	29	.....	6,300	.....	.....	.....
Barrage	do	40	29	1	140	32	15	.....
Piles d'amarrage	do	40	29	6	ch 25	25	25	.....
Piles d'ancrage	do	40	29	10	" 15	15	8	.....
Résidence	do	40	29	1	.....	.....	.....	.....
Magasin	do	40	29	1	.....	.....	.....	.....
A LA STATION N° 6.								
Eperon	Chute des Petites-Piles	6	31½	1	110	23	7	.....
A LA STATION N° 7.								
Estacades (d'arrêt)	Chute de La-Tuque.....	50	100	.....	3,500	3	.....	.....
Eperons et piles	do	50	100	.....	1,291	25	25	.....
Piles d'amarrage	do	50	100	4	ch 25	25	25	.....
Piles d'ancrage	do	50	100	11	" 15	15	8	.....
Résidence	do	50	100	1	.....	.....	.....	.....
Magasin	do	50	100	1	.....	.....	.....	.....
A LA STATION N° 8								
Piles d'amarrage	Remous à Plamondon, en am. de La-Tuque.	.....	106	2	25	25	25	.....
CONSTRUCTIONS DE LA RIVIÈRE VERMILION.								
(*Affluent du Saint-Maurice—environ 90 milles de parcours.*)								
A LA STATION N° 9.								
Sur un affluent venant du N.O.—								
Estacades	Ch. des Iroquois, 6 m. en amont. de l'emb. de la Vermillon. Les con. com. à un m. en am. de l'emb., et s'ét. sur une d. de 6 à 7 m. en m. la r.	40	Ver., 116. Iroq's, 122.	...	2,677	2	.....	.....
Piles d'amarr				2	ch 25	25	25	.....
Glissoire				1	550	.....	.....	.....
Piles d'ancr.				1	15	15	8	.....
Eperon et pile				...	682	25	25	.....
Résidence				1	.....	.....	.....	.....
Magasin				1	.....	.....	.....	.....

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841 jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés	Achevées.			Réparations.	Administration.	
1852	1854.....	.....	*Voir* memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Glissoire à pièces isolées.*—Reconstruite de 1878 à 1882. *Estacades.*—La moitié en a été renouvelée de 1872 à 1882. *Barrages.*—Dont 240 pieds ont été construits en 1879-80. *Piles d'amarrage.*—Dont 14 ont été reconstruites de 1873 à 1881. *Piles d'ancrage.*—Dont 4 ont été construites en 1872-73 et 10 en 1876-77.
1878	1879.....	.....				*Estacades.*—Dont 4,800 pieds à une seule pièce de largeur et 1,500 pieds de 3 à 5 pieds de largeur ; elles ont été presque entièrement renouvelées de 1870 à 1881.
1879...	1880.....	.....				Un éperon a aussi été construit en 1875-76 ; mais depuis lors il a été presque entièrement détruit, ainsi que le barrage des Grandes-Piles, qui semble avoir été subséquemment abandonné.
1854	1855.....	.....		do	do	Abandonnés. Toutefois, en 1880, pour agrandir le chenal de la chute de la Tuque, on a fait quelques travaux à La-mine.
.....	.....	950 92				Abandonnées.
.....	.....	5,167 08				*Pile d'ancrage.*—Abandonnée

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.								
Sur le cours prin. de la r. des Outaouais (*Elle a envir.* 700 *milles de parcours*).	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
À LA STATION n° 1.								
Estacade fixe à six pièces, maintenue par 4 piles.....	Rivière des Prairies, en arrière de Montréal ; tête du Sault au Récollet.	.....	.....	.....	1,000	.....	.....	.....
À LA STATION n° 2.								
Eperons.....	Carillon, sur la rive sud de l'Outaouais.....	.....	27	.....	3,000	.....	.....	.....
Nouvelle digue, riv. des Outaouais...	.....	.....	.....	.....	1,781	46 pds au fond, en eau profonde, et environ 24¾ pds dans 4 pds d'eau.		
Glissoire—* Pile sur le côté nord.....	.....	.....	.....	.....	640	25	.....	.....
do sud	.....	.....	.....	.....	575	25	.....	.....
Entre les piles	.....	.....	.....	.....	.....	28	.....	.....
À LA STATION n° 3.								
(*Rive nord.*)								
Sur le cours principal de la rivière des Outaouais.—Estacade conductrice pour glissoire soutenue par 6 piles..	Hull, sur la rive nord de l'Outaouais.	40	98	.....	2,376	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans une gliss. à radeaux, pend. la saison des trav., est de 18 pces, et, dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
Piles de garde à l'entrée de la gliss.	do ...	40	98	1	594	.....	.....	
Eperon entre la pile de garde et la chute.....	do ...	40	98	1	346	.....	5	
Digue de pierre cimentée entre l'empellement et le côté inférieur du pont, sur le côté du canal conduisant à la glissoire	o ...	40	98	.....	280	8	8	
Estacade à six pièces, entre la digue de pierre et la tête de la glissoire..	do ...	40	98	.....	173	.....	.....	
Eperon à la tête de la glissoire.....	do ...	40	98	.....	99	.....	.....	
Glissoire.....	do ...	40	98	.....	443	12	.....	
Eperon à la tête de la 2e glissoire....	do ...	40	98	.....	58	9	10	
Digue de pierre entre l'île et la terre ferme (10 x 18).....	do ...	40	98	.....	49	.....	.....	
Empellement avec piles latérales, à la sortie du chenal ou bassin, entre le pied de la glissoire et la rivière des Outaouais	do ...	40	98	.....	.....	.....	.....	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	.....				La rivière des Outaouais baigne une superficie d'environ 57,800 milles carrés.
1871	1872.....	.....				*Estacade du Sault au Récollet, à la station No* 1—Cette estacade a été construite à la tête du Sault au Récollet pour guider le bois vers l'ouverture convenable, au pont, et vers un chenal sûr, conduisant au rapide qui se trouve en aval.
1857	1859.....	28,458 13	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Digue, ou barrage, de Carillon, à la station No* 2—Les vieux barrages à piliers furent construits en 1860-61. Récemment, un grand barrage s'étendant à travers la rivière, a été construit par le département des chemins de fer et canaux, et fait partie des constructions qui se rattachent au nouveau canal de Carillon. A travers ce barrage, il y a une glissoire pour le passage des radeaux ; ce barrage a pour effet d'inonder les vieux barrages qui, naturellement, sont abandonnés.
1873	En voie de construction	382,170 71		do	do	La nouvelle glissoire est sur la rive sud de l'Outaouais. Dépenses à compte du nouveau barrage, avec glissoire, jusqu'au 30 juin 1882, $382,-170.71. (Voir lettre nº 32,727). * Il y a une troisième jetée plus au sud. On l'a construite à l'époque où l'on projetait de donner 120 pieds de largeur à la glissoire ; lorsqu'on réduisit cette largeur, une autre jetée, longue de 575 pieds, fut construite entre les deux qui existaient déjà. (Voir lettre nº 32,777.
1829	1854.....	45,270 00				*Glissoire de Hull, à la station No.* 3.—C'est M. Philémon Wright qui, en 1829, construisit la première glissoire établie à Hull, sur la rive nord de la Chaudière. Le 6 octobre 1849, elle fût achetée, moyennant $40,000, par le gouvernement, avec le droit de passage le long de la rive nord. En 1861 et 1862, on enleva la vieille glissoire pour construire deux nouvelles glissoires assez larges pour permettre le passage des radeaux. Toutefois, depuis cette dernière date, on a réduit à 12 pieds la largeur de la glissoire, qui ne sert plus qu'aux billes de sciage ou au bois en grume en pièces isolées.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS—*Suite.*								
A LA STATION N° 4.								
Sur le cours principal de l'Outaouais								
Sur la rive sud, ou constructions de la Chaudière Sud, savoir:—								
Estacades conductrices pour bois équarri, soutenues par 6 piles...	En la cité d'Ottawa, sur la rive sud de la chute de la Chaudière	.....	98	.....	3,234	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau, dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage, est de 18 à 20 pouces, et dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
Estacades d'arrêt pour billes de sciage, soutenues par 7 piles.....	do ...	.....	98	.....	4,389	.....	.....	
1ère glissoire.....	do ...	.....	98	1	150	26	.....	
2e do	do ...	.....	98	1	380	26	.....	
3e do	do ...	.....	98	1	278	26	.....	
4e do	do ...	.....	98	1	66	26	.....	
Barrage à pertuis principal de la tête de l'Ile de la Chaudière.....	do ...	.....	98	1	1,254	.....	.....	
Continuation du barrage à pertuis de l'Ile Russell et l'Ile Mary	do ...	.....	98	1	1,221	.....	.....	
Continuation du barrage à pertuis, de l'Ile Mary à l'Ile Amanda	do ...	.....	98	1	132	.....	.....	
Empellement d'entrée et barrage latéral pour la glissoire (12 x 18)	do ...	.....	98	1	148	.....	.....	
Estac. fixes, à l'ent. de la 1ère gliss.	do ...	.....	98	.....	957	.....	.....	
Estacades et piles latérales entre la 1ère et la 2e, la 2e et la 3e, la 3e et la 4e glissoires, et digue de pierre à la tête de la 4e glissoire	do ...	.....	98	.....	1,732	.....	.....	
Barrage de Coffin à l'île Albert	do ...	.....	98	1	66	.....	.....	
Barrage en pierre, aboutissant à la tête de l'île Victoria.....	do ...	.....	98	1	346	.....	.....	
Empellement d'Albert à l'île de la Chaudière.....	do ...	.....	98	1	82	.....	14	
Barrage à pertuis, de la Chaudière à l'île de Victoria.....	do ...	.....	98	1	330	.....	12	
Maison du gardien ; const. en bois.	do ...	.....	98	1	20	30	.....	
Magasin do	do ...	.....	98	1	23	17	.....	
A LA STATION N° 5.								
Pile de garde, en amont des îles (8 x 10).....	A la Petite Chaud. à peu près deux m. en amont de la cité d'Ottawa...	.....	100	1	300	10	8	
Estacade, partant des îles ; soutenue par deux piles	do ...	.....	100	.....	400	.....	.....	
Barr. latér. en aval d. l'île (12 x 18)	do ...	.....	100	1	400	18	12	
Glissoire à radeaux.....	do ...	.....	100	1	140	26	.....	
Larg. de l'emp., au-dess. de la gliss.	do ...	.....	100	1	26	.....	.....	
Eperon, s'étendant à travers la rivière.	do ...	.....	100	1	300	.....	4	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1844	1860.....	58,839 36	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Glissoires de la cité d'Ottawa, à la station nº 4.* Sur la rive sud de la grande chute de la Chaudière, antérieurement à l'union des provinces, feu M. George Buchanan, muni d'un permis de 10 ans du gouvernement, en date du 7 septembre 1835, construisit une glissoire. Elle occupait le chenal qui passait entre l'île de la Chaudière, d'un côté, et les îles Albert et Victoria de l'autre. A l'expiration du bail, en 1845 le gouvernement prit possession de ces constructions. La même année, le gouvernement fit construire quatre nouvelles glissoires à cet endroit ; depuis lors, on y a ajouté des barrages, des empellements des estacades, etc., pour faciliter l'usage de la chute d'eau.
				do	do	On se sert des quatre nouvelles glissoires quand l'eau est basse, et seulement de deux quand l'eau est haute.
1857	1866.....	17,816 93				*Petite Chaudière, à la station nº 5.*—La glissoire à radeaux a été construite en 1857, sur la rive nord du rapide de la petite Chaudière, contiguë au township de Hull ; et, plus tard, on pratiqua une excavation dans le roc, en amont de la glissoire ; ces deux constructions servent à alimenter la glissoire de Hull.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., gliss. et estacades.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS—*Suite.*								
A LA STATION N° 6.								
Sur le cours principal de la rivière des Outaouais—								
Estacade soutenue par 5 piles	Au Remous, 4 milles en amont de la cité d'Ottawa, traversant presque toute la rivière des Outaouais..	.....	102	.....	7,920	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau, dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage, est de 18 à 20 pouces, et dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
A LA STATION N° 7.								
Sur le cours principal de la rivière des Outaouais—								
Barrage sur le récif à la tête de la station	Rapides des Chats, environ 33 milles en am. de la C.d'Ottawa	42	131	1	875	.....	.....	
Quai de garde, sur l'île, à l'entrée.	do ...	42	131	1	175	12	10	
Barrage traversant le chenal du bois, à la tête de l'île Victoria...	do ...	42	131	1	250	.....	12	
Empellement d'entrée à l'extr. supérieure du canal (pile en pin)..	do ...	42	131	1	26	.....	12	
Canal conduisant à la glissoire.....	do ...	42	131	1	1,700	.....	.....	
Glissoire à radeaux	do ...	42	131	1	350	25	.....	
Maison du gardien.....	do ...	42	131	1	40	32	.....	
Magasin.....	do ...	42	131	1	48	38	.....	
A LA STATION N° 8.								
Sur le cours princip. de l'Outaouais—								
Piles où l'on amarre les radeaux, avant de les faire desc. le rapide	A la tête du rapide des Chats.	.....	134	3	20	18	.....	
A LA STATION N° 9.								
Sur le cours princip. de l'Outaouais—								
Estacade double, 15 x 30 pouces....	Au pied du rapide des Chenaux.	.....	152	.....	6,000	.....	.....	
Estacade simple	do ...	.....	152	.....	10,630	.....	.....	
4 piliers de soutènement	do ...	.....	152	4	18	18	18	
22 piliers submergés ou d'ancrage	do ...	.....	152	22	16	16	10	
2 pontons, avec fortes chaînes d'amarrage et bouées...	do ...	.....	152	2	.....	.....	.....	
A LA STATION N° 10.								
Sur le cours princip. de l'Outaouais—								
Estacade conductrice fixe, à l'entrée de la glis., 100 p. de 6 pièc. et 610 pds de 2 pièces de larg.	Sur la rive sud de l'Outaouais, à une faible distance du village du Portage du Fort, 58 milles à peu près, en amont de la cité d'Ottawa.	...	.....	.....	710	.....	.....	
Piles d'an. pour maintenir l'est. .		20	156	4	.....	.....	.....	
Glissoire à radeaux.....		...	.....	1	350	26	.....	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date. Commencés	A quelle date. Achevés.	Frais d'érection depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 1882	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Réparations.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Administration.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1857	1858.....	4,767 76	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	.....	.....	*Estacade et piliers du Remous, à la station no* 6 —Ces constructions ont été établies pour empêcher les flottes de bois équarri, billes de sciage, de se détacher, à cause de la proximité dangereuse du rapide.
Vieilles const. 1835 Const. nouv. 1845	1855...	23,355 04		do	do	*Rapide des Chats, à la station no* 7.—La glissoire de cette station est une des mieux construites et des plus utiles sur l'Outaouais. Une grande quantité de bois y passe annuellement. Une glissoire à radeaux fut construite, dans le temps, à cette station, par feu M. George Buchanan, muni d'un permis d'occupation, en date du 18 février 1835, accordé par le gouvernement durant bon plaisir ; à l'expiration du bail, en 1845, le gouvernement reprit possession de la glissoire, et, depuis lors, les constructions ont été refaites, agrandies et améliorées.
1857	1857.....	935 67		do	do	*Tête du rapide des Chats, à la station no* 8.—Ces piles ont pour objet d'arrêter les radeaux avant qu'ils descendent le rapide des Chats.
1860	1871.....	4,412 76				*Rapide des Chenaux, à la station no* 9 —Cette estacade a pour objet de détourner les billes de sciage, etc., du chenal des vapeurs et maintenir en sûreté beaucoup de bois précieux qui, autrement, serait perdu ou dispersé sur le lac des Chats pendant les tempêtes. Le commerce toujours croissant des fabricants de bois, sur l'Outaouais supérieur, a nécessité l'agrandissement de cette estacade en 1871-72, en sorte qu'elle est beaucoup plus considérable qu'à l'origine.
Vieilles const. 1838 1839 Const. nouv. 1852	1863...	8,467 77				*Glissoire du Portage du Fort, à la station no* 10.—A cette station, la première glissoire fut construite, en 1838-39, par M. Hugh Bolton; elle fut détruite par les grandes eaux en 1840, et reconstruite en 1841, par M. Poupore, père, qui la remit au gouvernement, le 16 avril 1845, moyennant $1,700. En 1852, le gouvernement fit construire une nouvelle glissoire dont le fonctionnement a donné les meilleurs résultats.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS—*Suite.*								
A LA STATION N° 11.								
Sur le cours princ. de l'Outaouais—								
Estac. cond., à la tête des gliss.	A la Montagne, peu de distance en aval du Grand Calumet.	...	.....	.....	297	.....	.....	
Empellement.....		20	161	.....	.....	26	.....	
Glissoire à radeaux		...	.....	.....	572	26	.....	
A LA STATION N° 12.								
Sur le cours princ. de l'Outaouais—								
Estacade fixe à six pièces, à l'entrée de la gliss. (maint par une pile et une ancre de poids considér.)	Au Calumet, qui se tr've env 65 mill. en amont de la cité d'Ottawa.	56	163	.....	360	.....	.....	
Canal taillé dans le roc vif	do ...	56	163	1	300	30	.....	
Empellement d'entrée au centre du canal (largeur).....	do ...	56	163	1	.....	26	.....	
Grand bassin et déversoir.....	do ...	56	163	1	.....	.....	.....	
Estac. conduct. fixe, dans le bassin; elle cond à la tête de la gr. gliss.	do ...	56	163	1	221	.....	.....	
Glissoire d'amont, à radeaux	do ...	56	163	1	280	26	.....	
Pil de garde, entre le pied de la gl. d'am. et la tête de la gliss infér.	do ...	56	163	1	250	18	20	
Estac. conductrice fixe, à 2 pièces..	do ...	56	163	1	80	.....	.....	
Glissoire d'aval	do ...	56	163	1	126	26	.....	
Pile de garde sur le côté sud, partant du pied de la glissoire....	do ...	56	163	1	420	.....	.....	
Pile de garde sur le coté nord do .	do ...	56	163	1	140	.....	.....	
Maison du gardien.....	do ...	56	163	1	36¾	25¾	.....	
Gliss. du milieu ou longue gliss....	do ...	56	163	1	550	26	.....	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Complétés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1843	1854.....	21,866 67	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Glissoire de la Montagne, à la station No* 11.—La glissoire fut construite, à cet endroit, en 1843, et l'on constata subséquemment qu'elle était trop courte ; on la rallongea et on l'améliora de 1845 à 1848 ; on y fit de nouvelles améliorations en 1852. La différence entre les niveaux maximum et minimum, à cet endroit, est d'environ 13 pieds. Depuis 1867, on a renouvelé des parties importantes des constructions aux Stations du Portage du Fort et de la Montagne.
1843	1862.. ...	43,805 17		do	do	*Glissoires du Calumet, à la station No* 12.—Antérieurement à la construction des glissoires actuelles, feu M. David Moore, père, avait construit, avant 1843, avec l'autorisation du gouvernement, une glissoire dans le chenal du Rocher Fendu, sur le côté opposé, ou du sud, de l'île du Grand Calumet. Ce monsieur obtint un permis du gouvernement, en date du 31 août 1835 ; le gouvernement, en considération de ce qu'il avait construit et entretenu la glissoire, lui en assurait la possession pendant 10 ans, moyennant une redevance annuelle de $4 et lui accordait le privilége de percevoir un péage de 5s. sur chaque radeau de bois de service qui franchirait la glissoire. Cette construction ayant été rendue inutile par l'érection de celles du gouvernement, une indemnité de $6,000 fut accordée, après arbitrage, aux héritiers de M. Moore, le 15 octobre 1861. C'est une des principales stations sur l'Outaouais, parce que le bois venant des parties supérieures de cette rivière et les radeaux venant d'affluents aussi importants que les rivières Mattawan, Du Moine, Pétéwawa, Noire et Coulonge, évitent la chute du Calumet en franchissant les constructions établies à cette station. Les nouvelles glissoires furent construites en 1843 et améliorées en 1845. La glissoire d'aval a été reconstruite en 1862 Depuis lors, on a fait à ces construction les additions et changements devenus nécessaires.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Ou elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTION SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.— *Suite.*								
A LA STATION N° 13.								
Sur le cours princip. de l'Outaouais— Barrage nord de la gliss. sup., 12x16	Au rapid. Des Joachims, environ 151 milles en amont de la cité d'Ottawa.	28	249	1	140	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau, dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage, est de 18 à 20 pouces, et dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
Glissoire d'amont	do ...	28	249	1	37	26	.....	
Barrage sud de la gliss. d'amont	do ...	28	249	1	107	.....	12	
Estacade, entre les glissoires d'am. et d'aval, soutenue par 4 piles	do ...	28	249	4	990	.....	.....	
Piles d'ancrage mainten. la gliss.	do ...	28	249	.....	.....	.....	.....	
Barrage nord de la gliss. d'aval	do ...	28	249	1	157	.....	.....	
Glissoire d'aval	do ...	28	249	1	297	26	.....	
Barrage sud de la gliss. d'aval	do ...	28	249	1	206	.....	12	
Pile de garde à l'extrémité infér. de la glissoire nord, 10 x 12	do ...	28	249	1	123	.....	.....	
Pile de garde à l'extrémité infér. de la glissoire d'aval du sud	do ...	28	249	1	41	.....	.....	
A LA STATION N° 14.								
Sur le cours princip. de l'Outaouais— Glissoires à radeaux	Au Rocher Capitaine, environ 20 milles en amont des Joachims.	.....	269	1	200	27½	.....	
Pile sud	do ...	.....	269	1	395	12	16	
Pile nord	do ...	.....	269	1	180	12	12	
Estacade, du côté nord, pièces doubles, 34 x 17 pouces	do ...	.....	269	1	240	.....	.....	
Piles de soutènement	do ...	.....	269	1	12	12	10	
Empellem., avec les appareils convenables à l'entrée de la glissoire.	do ...	.....	269	1	50	10	.....	
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE L'OUTAOUAIS.								
RIVIÈRE DE LA NATION DU SUD. (*Environ* 80 *milles de parcours.*)								
Affluent venant du sud— Glissoire à radeaux	Près du village de Plantagenet, à cinq milles de l'embouch. de la riv. de la Nation.	.....	.....	1	80	29	.....	.....
Estacade conductrice à 2 pièces		.....	.....	.....	450	.....	.....	.....
Piles de soutènement		.....	.....	2	12	12	10	.....
Brarage incliné, côté sud		.....	.....	1	150	.....	2	.....
do do côté nord		.....	.....	1	130	.....	5	.....

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection depuis le 10 février 1841 jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1843	1848 à 1861 inclu.	25,132 90	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Glissoire des Joachims, à la station No* 13.—Une glissoire et un barrage furent construits en 1843, mais une partie fut emportée par le courant en 1844; elles furent reconstruites pendant l'hiver de 1844-45; une autre partie fut détruite par les grandes eaux de 1845; les constructions demeurèrent en cet état jusqu'à l'hiver de 1846-47, époque à laquelle elles furent refaites. De 1854 à 1861, on a amélioré l'entrée des glissoires en creusant un chenal dans le roc; et, depuis lors, on a renforcé les fondations des glissoires et amélioré les piles latérales ou de garde.
1873	1874.....	.....		do	do	*Rocher Capitaine, à la station No* 14.—Il y a un rapide fort dangereux à cet endroit; il est coupé par des chenaux tortueux, des tourbillons, des roches et des saillies de roches. Plusieurs hommes de la flotte y ont péri et souvent du bois y a été perdu, endommagé ou retardé. Pour améliorer cet état de choses, le gouvernement entreprit, il y a environ 30 ans, certaines excavations dans le roc; en 1873-74, il fit reconstruire la glissoire à radeaux, les estacades et les piles.
1880	1881	.....	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Constructions sur la rivière Nation du Sud.*—Cette rivière se jette dans l'Outaouais, environ 68 milles en amont de son embouchure, à Sainte-Anne. Les constructions de la rivière Nation du Sud ont été établies pour faciliter la descente du bois dégrossi, du bois de corde et du bois de construction, principalement pour le marché de Montréal. Les fonds de bois situés sur cette rivière peuvent fournir encore une grande quantité de ces matériaux bien qu'ils soient exploités depuis nomb. d'années.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIÈRE GATINEAU.								
(*Environ* 400 *milles de parcours.*)								
Affluent venant du nord.								
Nouvelle estacade (à 6 pièces), blindée, 44 x 36 pouces	A un mille et demi, à peu près, en amont de l'embouchure de la Gatineau qui vient du nord et se jette dans l'Outaouais à 96 milles, à peu près, avant d'arriver à l'embouchure de l'Outaouais, à Sainte-Anne, et environ à 2 milles en aval de la cité d'Ottawa.	.....	.....	1	2390	.....	.....	.....
Vieille estac. (6 pièces) 45 x 27 pcs		.....	.....	1	1338	.....	.....	.....
Estacade double 31 x 15 pouces		.....	.....	1	742	.....	.....	.....
do do 27 x 20 do		.....	.....	1	626	.....	.....	.....
Estacade à portières 24 x 20 pcs		.....	.....	1	410	.....	.....	.....
Vieille do 18 x 14 do		.....	.....	1	350	.....	.....	.....
Estacade de partage, dans l'étang		.....	.....	1	2000	.....	.....	.....
Estacade à l'embouc. du creek		.....	.....	1	185	.....	.....	.....
Vieux canal de la rivière à l'étang		.....	.....	1	2191	.....	.....	.....
Pont du vieux canal		.....	.....	1	150	13	.....	.....
Nouveau canal		.....	.....	.....	760	.....	.....	.....
Pont du nouveau canal		.....	.....	1	128	13	.....	.....
P. de sout. dép. le niv. de l'eau, est. pr.		.....	.....	1	20	20	27	.....
do do		.....	.....	1	27	26	21	.....
do do		.....	.....	1	25	15	21	.....
do do		.....	.....	1	32	26	20	.....
do do		.....	.....	1	48	27	30	.....
do do		.....	.....	1	45	23	28	.....
do do		.....	.....	1	45	23	26	.....
do do		.....	.....	2	45	23	27	.....
do do		.....	.....	1	45	23	25	.....
Piles d'ancrage (estac. princip.)		.....	.....	8	12	12	10	.....
do (dans l'étang)		.....	.....	6	12	12	10	.....
Ponton à la station des radeaux		.....	.....	1	16	16	1½	.....
Ponton de triage		.....	.....	1	100	6	2⅔	.....
do flottant		.....	.....	1	33	17	2	.....
Camp ou station		.....	.....	1	24	16	8	.....
Magasin		.....	.....	1	24	16	8	.....
Etang naturel, relié à la Gatineau par 2 canaux et avec l'Outaouais par une crique		.....	.....	.....	Environ 70 acres d'étendue.			

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administrations.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1848	De 1848 à 1874 inclus.	31,967 83	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Constructions sur la rivière Gatineau.*—En montant l'Outaouais, c'est le second affluent sur lequel le gouvernement possède des constructions. La Gatineau est l'affluent le plus considérable de l'Outaouais où elle se jette en venant du nord à 2 milles, à peu près, en aval de la cité d'Ottawa. Son parcours est d'environ 400 milles, et elle baigne plus de 9,000 carrés de territoire. Sur la Gatineau et ses affluents, il y a des fonds de bois considérables dont quelques-uns étaient exploités par les premiers colons, au commencement de ce siècle. Le bois coupé sur cette rivière descend ordinairement sous la forme de billes de sciage dont on compte environ 500,000 par année. On y fabrique aussi une certaine quantité de bon bois équarri. A l'embouchure de la rivière, le bois évite les forts courants à l'aide d'estacades conductrices qui le conduisent dans un étang de sûreté, de 72 acres, environ, en superficie, d'où il passe par une crique, ou décharge, à la station des radeaux, sur la rive nord de l'Outaouais. Le vieux canal, reliant l'estacade de la Gatineau à l'étang de sûreté, n'ayant pas été convenablement tracé, on a construit, en 1864 et 1865, à partir d'un point situé plus haut sur la rivière, un nouveau canal qui constitue une grande amélioration pour la descente des billes de sciage et protége bien la principale estacade conductrice. En 1874, le trafic de la rivière s'était tellement développé qu'il devint urgent de renforcer la principale estacade. Cette année-là, on se procura de nouvelles pièces pour une grande partie de l'estacade que l'on protégea par de fortes plaques de fer et des chaînes pour résister à la poussée énorme du nombre immense des billes apportées par un fort courant; en même temps, on dragua un banc de sable qui se trouvait dans la rivière, le long de l'estacade pour permettre aux vapeurs et aux barges de se rendre aux grèves de chargement, situées à peu de distance en amont de cette station, et d'en revenir. Les 4 piles supérieures de soutènement de l'estacade sont des plus grandes dimensions jusqu'au sommet; les 8 piliers inférieurs ont du fruit du côté du courant, ce qui leur permet de mieux supporter le choc de la glace et des pièces en dérive au printemps.
				do	do	

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIÈRE MADAWASKA. (*Environ* 240 *milles de parcours.*) Affluent venant du sud—			En amont de l'embouchure de l'Ottawa, Ste-Anne..					La profondeur moyenne de l'eau, dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage, est de 18 à 20 pouces et, dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
A LA STATION n° 1. (*A l'embouchure de la rivière.*)								
Vieilles piles	Embouchure de la Madawaska, rivière de l'Outaouais	.....	136	18	.....	.....	.....	...
Nouvelles piles	do ...	.....	136	5	.....	.....	.....	...
Piles d'ancrage	do ...	.....	136	2	.....	.....	.....	...
Arganeaux fixés dans le roc	do ...	.....	136	4	.....	.....	.....	...
Grandes bouées	do ...	.....	136	2	.....	.....	.....	...
Estacade simple	do ...	.....	136	.....	7,920	.....	.....	...
do double	do ...	.....	136	.....	1,500	.....	.....	...
A LA STATION n° 2.								
Piles de soutènement	Au village d'Arnprior..	.....	.....	1	26	26	.....	...
Estac. de sûreté, en amont du pont	do ...	.....	.....	1	400	.....	.....	...
Pont de bois sur la rivière	do ...	.....	.....	1	182	.....	.....	...
Est. cond. à la tête de la glissoire.	do ...	.....	.....	2	377	.....	.....	...
Barrage à travers la rivière	do ...	.....	.....	1	250	.....	.....	...
Glissoire à radeaux	do ...	.....	.....	1	180	26	.....	...
Pile de garde, à l'ouest, immédiatement en aval de la glissoire	do ...	.....	.....	1	180	.....	.....	...
A LA STATION n° 3.								
Barrage incliné, côté nord	Au rapide Plat	.....	.....	.....	500	.....	.....	...
do do sud	do ...	.....	.....	.....	300	.....	.....	...
A LA STATION n° 4.								
Barrage incliné	A l'île Balmer	.....	.....	.....	116	.....	.....	...
A LA STATION n° 5.								
Estacade	A Burnstown	.....	.....	.....	700	.....	.....	...
Piles soutenant l'estacade	do	.....	.....	3	.....	.....	.....	...
A LA STATION n° 6.								
Barrage, avec déversoir, pour le passage du bois.	Au rapide long	.....	.....	.....	.....	.....	.....	...
A LA STATION n° 7.								
Estacade	A Springtown	.....	.....	.....	740	.....	.....	...
Piles soutenant l'estacade	do	.....	.....	4	.....	.....	.....	...

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Complétés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	1854...		Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Construction sur la rivière Madawaska.*—En montant l'Outaouais, c'est le troisième affluent sur lequel le gouvernement a établi des constructions pour la descente du bois. Cet affluent important se jette dans l'Outaouais en venant du sud, à 136 milles en amont de son embouchure, au village de Sainte-Anne, qui se trouve à 22 milles en amont de Montréal. La Madawaska a 240 milles environ de parcours, et baigne une région d'à peu près 4,100 milles carrés en superficie ; sur ce cours d'eau, on fait un grand commerce de bois depuis près d'un demi-siècle et on en a exporté de grandes quantités de bois de prix. Plusieurs des principaux marchands de bois s'occupent d'y fabriquer des billes de sciage, ainsi que du bois équarri. Les fonds de bois de la Madawaska abondent encore en pin rouge et blanc. Depuis 1864, les constructions ont été mises en parfait état. Les ressources du territoire de la Madawaska sont tellement considérables que bien qu'ils aient fourni, depuis près de cinquante ans, des quantités énormes de bois au marché de Québec et à d'autres marchés, ses fonds de bois semblent, sur une grande étendue de leur superficie, abonder encore en bois marchand qui suffira aux besoins de l'exploitation pendant nombre d'années à venir.
.....	1852...					
.....	1853...	76,727 37				
.....	1855...			do	do	
.....	1861...					
.....	1855...					
.....	1859...					

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DESIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	N° de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimension en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTION SUR LES AFFLUENTS DE L'OUTAOUAIS.—*Suite.*								
RIVIÈRE MADAWASKA—*Suite.*								
Affluent venant du sud—								
A LA STATION N° 8.			En amont de l'embouchure de l'Outaou'is, à Ste-Anne.					La profondeur moyenne de l'eau dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage, est de 18 à 40 pouces, et, dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
Estacade double	Au lac Calabogie	.....	.....	.....	3,040	.....	.....	
Piles soutenant l'estacade double	do	.....	.....	2	.....	.....	.....	
Estacade au pied du lac	do	.....	.....	.....	600	.....	.....	
A LA STATION N° 9.								
Estacade principale à 10 pièces	A la Grande Chute	.....	.....	.....	692	.....	.....	
Piles soutenant l'estacade	do	.....	.....	4	.....	.....	.....	
Barr. travers. la tête de la chute	do	.....	.....	.....	300	.....	.....	
Glissoire à pièces isolées, avec chute de 60 pieds	do	.....	.....	6	1,200	.....	.....	
Estacade au pied de la glissoire	do	.....	.....	.....	355	.....	.....	
Piles soutenant l'estacade au pied de la glissoire	do	.....	.....	1	.....	.....	.....	
Barrages en aval du pied de la longue glissoire	do	.....	.....	2	140	.....	.....	
Barrages inclinés, à un quart de mille, environ, plus bas, sur la rivière, et à la chute de Barrett	do	.....	.....	6	990	.....	.....	
Maison du gardien	do	.....	.....	1	30	18	.....	
Atelier	do	.....	.....	1	18	12	.....	
A LA STATION N° 10.								
Barrage, côté sud, tête de la chute	A la Chute Raboteuse	.....	.....	.....	950	.....	.....	
Pile contiguë à la chute	do	.....	.....	1	150	.....	.....	
Barrage incliné, contiguë au pilier	do	.....	.....	.....	77	.....	.....	
Barrage incliné, du côté nord, à la tête de la chute	do	.....	.....	1	80	.....	.....	
Pile du remous, au pied de la chute	do	.....	.....	1	300	.....	.....	
Estacades entre la Chute Raboteuse et la Grande Chute	do	.....	.....	.....	1,050	.....	.....	
Estacade double	do	.....	.....	1	200			
do simple	do	.....	.....	1	100			
Pile d'estacade	do	.....	.....	1	16	15		
A LA STATION N° 11.								
Barrage incliné, au rapide	Au rapide Boniface	.....	.....	1	100	.....	10	
do en aval du rapide	do	.....	.....	1	70	.....	10	
A LA STATION N° 12.								
Barrages inclinés	A l'île aux Canards	.....	.....	2	80	.....	10	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	1866	Dépenses indiquées à la page 701.	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	Sur une grande étendue de son parcours, la Madawaska présente une succession de rapides, chutes, courants rapides et forts remous. Les constr. sur la Madawaska furent comm. antérieur. à l'union par les fabric. de bois, et furent ensuite contin. par une comp. à fonds social, const. par acte du parl. sous la raison : *Comp. d'amélioration de la rivière Madawaska*, le 17 déc. 1853 ; ces construct. sont situées sur la partie supérieure de la rivière ; elles ont été fort utiles pendant une période considérable, mais ne sont plus entretenues. Pendant l'hiver de 1843-44, le gouvern. avait fait commencer la construction des glissoires et estacades de la Grande Chute, et des barrages et piles de la Chute Raboteuse, ainsi que d'autres améliorations pour le passage du bois entre cette station et l'embouchure de la rivière, distance d'environ 35 milles. La glissoire de la Grande Chute fut peu utile pendant les deux premières années, parce que le niveau du fond était trop élevé pour le passage du bois ; les constructions de la Chute Raboteuse manquèrent et il fallut les abandonner. Pendant l'hiver de 1845-46, on les rêtablit ; le niveau de la rivière fut élevé de 12 pieds au moyen d'un barrage établi à la Grande Chute, pour augmenter le volume d'eau dans les glissoires à pièces isolées et éviter cet obstacle formidable à la descente du bois. Des barrages latéraux furent établis plus bas sur la rivière pour inonder des bas-fonds dangereux et empêcher l'accumulation du bois dans le chenal. En 1854, une glissoire à pièces isolées et une série d'estacades furent établies au village d'Araprior, près de l'embouchure de la Madawaska. De grands travaux de reconstruction et de réparations se font actuellement à la Chute Raboteuse et à la Grande Chute, et quand ils seront achevés—probablement à l'ouverture de la navigation, en 1884,—la descente des différentes sortes de bois sera grandement facilitée à cette station. Le bois de service et les billes de sciage descendent ce cours d'eau en pièces isolées, jusqu'à ce qu'ils atteignent la grande estacade d'arrêt à l'embouchure ; là, on les réunit et l'on en forme des radeaux et des trains ; quant aux billes de sciage, on les garde dans des estacades pour les faire descendre sûrement jusqu'à l'Outaouais et, de là, à leur lieu de destination.
.....	1852			do	do	

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE L'OUTAOUAIS. *Suite.*								
RIVIÈRE MADAWASKA.—*Suite.*								
Affluent venant du sud—								
A LA STATION No 13.			En amont de l'embouchure de la Madawaska.					
Barrage incliné, côté sud.....	A la Chute de Bailey...	.....	.....	.....	180	.....	10	La profondeur moyenne de l'eau dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage est de 18 à 20 pouces et, dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
do do	do ..	.....	.....	.....	70	.....	10	
do côté nord.....	do ...	.....	.....	.....	150	.....	10	
A LA STATION No 14.								
Estacade soutenue par trois îles et des piliers.....	Au rapide de la Chaîne	.....	.....	.....	3,960	.....	.....	
Piles soutenant l'estacade.....	do ...	.....	.....	4	.....	.....	.....	
Glissoire à pièces isolées, à l'extrémité inférieure de l'estacade.....	do ...	.....	.....	1	250	6	.....	
A LA STATION No 15.								
Barr. (avec glissoire 40x10 pds. } Répartis sur un bief de 3 milles d'étendue et situés à 10 milles, à peu près, en amont de l'emb. du ruiss.	Au ruisseau d'Opeongo	.....	106	1	80	.....	19	
Barr. (avec glissoire 40x10 pds	do	.....	106	1	84	.....	10¾	
Barr. (avec glissoire 40x10 pds.	do	.....	106	1	96	.....	16½	
Barr. en aile.....	do	.....	106	1	39	.....	5	
do	do	.....	106	1	50	.....	6	
do	do	.....	106	1	78	.....	5½	
RIVIÈRE COULONGE.								
(*Parcours de* 160 *milles.*)								
Affluent venant du nord—								
Glissoire à pièces isolées.....	Grande chute et rapide sur la rivière Coulonge, affluent venant du nord.	...	En amont de l'embouchure de l'Outaouais, 184. En amont de l'embouchure de la Coulonge.	1	2,956	6	.....	
Barrage incliné, de la tête de la chute à la rive opposée.....	do ...	...		1	173	.....	6	
Maison du gardien.....	do ...	...		1	31	32	.....	
Estacade conductrice et piliers à la tête de la glissoire.....	do ...	...		...	.....	.....	.....	
Estacade d'arrêt et piles, près de l'embouchure de la rivière.....	do ...	...		...	.....	.....	.....	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite*.

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	1852 and 1857	Pour les dépenses, voir page 701.	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Constructions sur l'Opéongo, affluent de la Madawaska.*—Ce ruisseau se jette dans la Madawaska, à 106 milles, environ, de son embouchure. Pendant l'hiver de 1865-6, ce cours d'eau fut amélioré au moyen de trois barrages inclinés, traversés par des glissoires, et par la construction et l'amélioration de barrages latéraux, pour augmenter le volume d'eau et permettre aux propriétaires de fonds de bois et fabricants de bois, dans cette region reculée, d'expédier leur bois sur le marché. Les améliorations s'étendent sur un bief de 3 milles environ, ils se trouvent entre le lac Victoria et l'embouchure de l'Opéongo, en amont de laquelle la distance jusqu'aux constructions est d'environ 10 milles.
1865	1866.....			do	do	*Constructions sur la rivière Coulonge.*—En montant l'Outaouais, c'est le quatrième affluent que le gouvernement ait amélioré. Cette rivière se jette dans l'Outaouais en venant du nord, à 184 milles, à peu près, en amont du confluent du Saint-Laurent et de l'Outaouais, au village de Sainte-Anne. Elle a environ 160 milles de longueur, et arrose une contrée fortement boisée couvrant une étendue d'environ 1,800 milles carrés. Les fonds de bois de la Coulonge n'ont jamais été ravagés par le feu et sont bien fournis de pin blanc et rouge, en sorte qu'ils fourniront probablement de grandes quantités de bois pendant nombre d'années à venir. Antérieurement au mois de mai 1865, la descente du bois étaient considérablement obstruée à la Grande Chute et au rapide, à cinq milles, à peu près, en amont de l'embouchure de la rivière ; le passage d'un train de bois par cette gorge dangereuse, ils font aujourd'hui sans danger dans quelques heures, depuis l'achèvement de la glissoire à pièces isolées, en mai 1865.
1864	1865.....					Par endroits, cette glissoire longe des précipices qui se trouvent à 50 ou 60 pieds au-dessus du niveau de la Coulonge ; les rapides étant resserrés entre des rocs à pic qui dominent, à une grande hauteur, leurs eaux bouillonn., il a été difficile d'établir les fondations de la glissoire.
1866	1866.....					Certaines vieilles constructions établies par des particuliers et nécessaires au fonctionnement de la nouvelle glissoire, ont été achetés par le gouvernement, après arbitrage, le 20 février 1867, moyennant $4,342.18. En amont de la nouvelle glissoire, il y a d'autres constructions appartenant à des particuliers.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les glis.
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS—*Suite.*								
RIVIÈRE NOIRE.								
(128 *milles de parcours.*)								
Affluent venant du nord—								
Estacade d'arrêt à l'embouchure de la rivière	Grande Chute et rapide sur la rivière Noire...	.....	193	.....	.....	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage, est de 18 à 20 pouces et, dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
Glissoire à pièces isolées, à la Grande Chute, 1 mille environ de l'emb...	do ...	.....	193	1	934	6	.....	
Pile de dérivation	do ...	.....	193	1	346	18	8	
Barrage incliné	do ...	.....	193	1	135	.....	5	
Estacade à pièces isolées:	do ...	.....	193	.....	877	.....	.....	
do traversant la riv. ½ mille en amont de la glissoire	do ...	.....	193	.....	262	.....	.....	
RIVIÈRE PÉTÉWAWA.			En amont de l'embouchure de l'Outaouais à Ste-Anne.					
(*Cours principal,* 138 *milles de parcours.*)								
Cours principal de la Pétéwawa, affluent venant du sud.								
A LA STATION No 1.								
Estacade d'arrêt	A l'embouchure de la Pétéwawa.	.....	218	1	4,000	.....	.....	
Piles soutenant l'estacade	do ...	.....	.....	6	.....	.....	.....	
A LA STATION No 2.								
Estacade conductrice, côté nord de la tête de la glissoire	A la première chute de la Pétéwawa.	.....	.....	1	248	.....	.....	
Estacade conductrice, côté sud de la tête de la glissoire	do ...	.....	.....	1	541	.....	.....	
Barrage, côté nord de la glissoire	do ...	.....	.....	1	118	.....	10	
do sud do	do ...	.....	.....	1	359	.....	10	
Glissoire à pièces isolées	do ...	.....	.....	1	563	6	.....	
A LA STATION No 3.								
Estacade conductrice, côté nord de la tête de la glissoire	A la seconde chute de la Pétéwawa.	.....	.....	1	332	.....	.....	
Estacade conductrice, côté sud de la tête de la glissoire	do ...	.....	.....	1	1,169	.....	.....	
Barrage, côté nord de la glissoire	do ...	.....	.....	1	489	.....	12	
do sud do	do ...	.....	.....	1	287	.....	10	
Glissoire à pièces isolées	do ...	.....	.....	1	554	6	.....	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Complétés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1837	1870 et 1871.	12,500 00	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	*Constructions sur la rivière Noire.*—En montant l'Outaouais, c'est le cinquième affluent sur lequel le gouvernement ait établi des constructions. Cette rivière coule du nord, et se jette dans l'Outaouais à un point situé environ à 193 milles en amont de Ste-Anne ; son parcours est d'environ 128 milles, et elle arrose une région de 1,120 milles carrés. A cet endroit, les glissoires furent construites par feu M. Poupore, vers 1837, et il les renouvela plusieurs fois. Ces travaux ont été achetés par le gouvernement en 1867, au prix de $12,500 (fixé par arbitrage) de M. Poupore, M.P.P. La glissoire a été renouvelée en 1870-71, mais vu le grand trafic qui s'y fait, il faut des dépenses considérables pour la maintenir en bon état.
1857	1858.....	67,634 01		do	do	*Constructions sur la rivière Pétéwawa.*—En montant l'Outaouais, cet affluent est le sixième sur lequel le gouvernement ait établi des constructions pour faciliter la descente du bois. Elle se jette dans l'Outaouais en venant du sud, à 218 milles du confluent de cette dernière avec le Saint-Laurent, au village de Sainte-Anne. Elle a 138 milles de parcours et baigne une région de 2,200 milles carrés. Depuis la source de cette rivière jusqu'à son embouchure, on rencontre, à de courts intervalles, des rapides, de forts courants et des chutes. L'exploitation du bois se fait depuis des années sur cette rivière où les fabricants ont construit, à leurs frais, et suivant leurs ressources, des barrages temporaires. En 1857-58, le gouvernement construisit 4 glissoires à pièces isolées avec les barrages et les estacades conductrices nécessaires aux diverses chutes, le long du cours principal de la Pétéwawa, jusqu'à 5 milles de l'embouchure de cette rivière.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DESIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	N° de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimension en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS—*Suite.*								
RIVIÈRE PÉTÉWAWA—*Suite.*								
Affluent venant du sud—								
A LA STATION No 4.								
Estacade conductrice, côté nord de la tête de la glissoire.	A la troisième chute de la Pétéwawa.	.....	.....	.....	243	.....	.....	La profondeur moyenne de l'eau dans une glissoire à radeaux, pendant la saison du flottage est de 18 à 20 pouces et, dans une glissoire à pièces isolées, de 2 à 4 pieds.
Estacade conductrice, côté sud de la tête de la glissoire.	do ...	.....	.....	.....	586	.....	.....	
Barrage, côté nord de la glissoire.	do ...	.....	.....	.....	97	.....	10	
do sud do .	do ...	.....	.....	....	101	.....	10	
Glissoire à pièces isolées.....	do ...	.....	.....	.....	1,346	6	.....	
A LA STATION No 5.								
Barrage incliné	A la station de Bois Dur de la Pétéwawa.	.....	.....	.....	116	.....	.....	
Barrage à piles, 10 x 10	do ...	.....	.....	.....	250	10	10	
Glissoire à pièces isolées.....	do ...	.....	.....	.....	250	6	.....	
Estacade conductrice	do ...	.....	.....	.....	950	.....	.....	
Bras nord.								
A LA STATION No 1.								
Barrage incliné.....	Au rapide d'un demi-mille.	.....	.....	.....	160	.....	9	
A LA STATION No 2.								
Barrage incliné.....	A la chute Croche.	.....	.....	.....	100	.....	12	
Glissoire à pièces isolées.....	do ...	.....	.....	.....	250	6	.....	
Estac. conduc., à la tête de la glis.	do ...	.....	.....	.....	400	.....	.....	
Station No.								
3—Barrage.	Rapide de Thompson, à l'extrémité supérieure du lac Traverse.	.....	.....	1	188	.....	.....	
Barrage du Chenal, rive nord...	do ...	.....	.....	1	26	.....	5	
4—Estacade.....	do ...	.....	.....	....	500	.....	.....	
Pile de soutènement.....	do ...	.. ..	.....	1	15	15	.....	
Barrage incliné.....	do ...	.....	.....	1	175	.....	8	
Glissoire à pièces isolées	do ...	.....	.....	1	1,400	6	.....	
5—Barrage incliné	Entre la glis. du lac Traverse et la Gr. Chute.	.....	.....	1	120	.....	6	
Barrage incliné	do ...	.....	.....	1	86	.....	4	
Pile de dérivation.....	do ...	.....	.....	1	100	10	6	
Barrage.....	do ...	.....	.....	1	70	.....	12	
do	do ...	.....	.....	1	130	.....	5	
Barrage incliné	do ...	.....	.....	1	100	.....	12	
do	do ...	.....	.....	1	150	.....	5	
do	do ...	.....	.....	2	100	.....	5	
do	do ...	.....	.....	1	150	.....	11	
Estac. cond. simple (gr. chute)	do ...	.....	.....	1	400	.....	.....	
Gliss. à pièces isolées do ...	do ...	.....	.....	1	480	6	.....	
Barrage incliné do ...	do ...	.....	.....	1	260	.....	10	

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés.	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1857	1858.....	Pour les dépenses, voir page 707.	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	d	do	*Constructions sur la rivière Pétéwawa*—Suite—Le bras nord de cette rivière fut subséquemment amélioré par le gouvernement qui fit construire deux grands barrages formant réservoir, au rapide de Thompson et au lac des Cèdres, dans le but de retenir l'eau de la série des grands lacs qui se trouvent dans le voisinage. La formation particulière du lit et des bords de cette rivière rendait les constructions nécessaires, car l'on constata que le niveau de la Pétéwawa, s'élevait assez au printemps pour la faire déborder, puis baissait subitement. Au moyen des barrages régulateurs sus-mentionnés, l'eau est retenue, et son volume peut être réglé, sur les biefs inférieurs, suivant les besoins des conducteurs de trains de bois.
...	Constr. agrand. en 1859.			do	do	
1863	1864					
1873	1874					
1861	1862					

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LES AFFLUENTS DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS—*Fin.*								
RIVIÈRE PÉTÉWAWA—*Fin.*								
Bras nord de la rivière Pétéwawa, affluent venant du sud—								
Station No.								
6—Estacade	A la baie Sawyer	.....	.....	.....	2,671	.....	.....	.....
7—Barrage incliné	Rapide Meno	.....	.....	1	200	.....	9	.....
8— do	En aval du l. à la Truite	.....	.....	1	160	.....	9	.....
9—Pile	Au Fort Remous	.....	.....	1	93	10	8½	.....
10— do	A l'île des Cèdres	.....	.....	1	108	10	5	.....
11— do	Au p. de la c. au Diable	.....	.....	1	40	8	5	.....
12—Pile latérale	A la chute au Diable	.....	.....	1	90	12	8	.....
13—Barrage incliné	Au rapide du Coude	.....	.....	1	63	.....	7	.....
14—Pile nord	Au pd. du Long Sault	.....	.....	1	130	10	5	.....
do sud	do	.....	.....	1	50	10	6	.....
15— do angulaire nord	Au m. du Long Sault	.....	.....	1	40	12	8	.....
do angulaire sud	do	.....	.....	1	60	12	8	.....
16—Pile angulaire, nord	A la t. du Long Sault	.....	.....	1	23	12	12	.....
do sud	do	.....	.....	1	30	18	12	.....
17—Barrage incliné, rive sud	Sur la rive sud entre le Long Sault et le lac des Cèdres	.....	.....	1	87	20	.....	.....
Pile en arrière du barrage	do	.....	.....	1	20	10	10	.....
18—Pile latérale, rive nord	Sur la rive nord do	.....	.....	1	184	12	8	.....
do do sud	Sur la rive sud do	.....	.....	.....	90	10	10	.....
19—Barrage du lac des Cèdres, longueur totale 407 x 5 de hauteur, comme suit :								
Pile de la rive nord	Au lac des Cèdres	.....	.....	.....	127	8	5	.....
Barrage de la rive nord	do	.....	.....	.....	25	23	.....	.....
Pile d'empellement, ch. du n.	do	.....	.....	3–12	=36	14½	12	.....
do déversoirs	do	.....	.....	2–20	=40	.....	.....	.....
Barrage de la rive sud	do	.....	.....	1	34	.....	.....	.....
Pile de l'Ile	do	.....	.....	1	95	8	5	.....
Piles du chenal du sud	do	.....	.....	2–15	=30	.....	.....	.....
Déversoir	do	.....	.....	1	20	.....	.....	.....
20—Barrage à piles	Seconde décharge au lac des Cèdres.	.....	.....	1	300	8	6	.....
RIVIÈRE DU MOINE.								
(*Environ* 120 *milles de parcours.*)								
Affluent venant du nord—								
Estacade d'arrêt	Sur la riv. du Moine, sur un parc. de 15 m. à partir de l'emb. et à 45 milles de la dite emb.	...	En amont de la décharge de l'Outaouais à Sainte-Anne, 256.	1	800 1600	.....	.....	.....
Barrages de la cascade	do do	...		2	186	.....	8	.....
Barrages latéraux et submersibles.	do do	...		5	445	.....	8	.....
do do	do do	...		5	493	.....	10	.....
Barrage incliné, tête de la gliss.	do do	...		1	200	.....	5	.....
Glissoire à pièces isolées	do do	...		1	3384	6	.....	.....
Piles soutenant les estacades	do do	...		2	16	16	16	.....
do do	do do	...		3	12	12	12	.....
Piles latérales, à la glissoire	do do	...		2	30	10	7	.....

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date. Commencés.	A quelle date. Achevés.	Frais d'érection depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Réparations.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Administrations.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
						Constructions sur la rivière Pétéwawa—Fin.
1863	1864	Pour les dépenses voir page 707.	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.	do	do	C'est en 1857 que le gouvernement commença à établir des constructions sur la Pêtéwawa, et il les a régulièrement agrandies depuis lors; plusieurs constructions importantes ont été établies depuis 1863, particulièrement en 1873-74, époque à laquelle la longue glissoire et les constructions voisines de la tête du lac Traverse, ainsi que le barrage à la seconde décharge du lac des Cèdres furent établis. On trouve sur cet affluent du pin rouge et blanc d'excellente qualité; mais c'est seulement sur les fonds de bois les plus rapprochés de la source que l'on trouve du bois de cette qualité. La descente par pièces isolées jusqu'à l'estacade de l'embouchure, est le système suivi sur cette rivière, et le bois arrive sous forme de pièces équarries et aplanies et de billes de sciage.
						Constructions sur la rivière du Moine.
1873	1874			do	do	En montant l'Outaouais, c'est le septième et dernier affluent sur lequel le gouvernement ait fait des améliorations. Il se jette dans l'Outaouais en venant du nord, à 256 milles environ de son embouchure, au village de Sainte-Anne. La rivière du Moine baigne une région d'environ 1,600 milles carrés, laquelle fournit du pin blanc et des billes de sciage en quantité considérable La première glissoire et les premières estacades furent construites en 1851-2 par une compagnie à fonds social, constituée le 25 janvier 1851, sous la désignation de "Compagnie des glissoires et estacades de la rivière du Moine." En 1862-3, le gouvernement agrandit et améliora les constructions, construisit des barrages sur la rivière, aux endroits où il en fallait, et établit une estacade d'arrêt et des piles à l'embouchure de la rivière On y fait descendre le bois par pièces isolées. En 1871-2, le gouvernement construisit une nouvelle glissoire à la Grande Chute: c'est la plus longue de toutes celles que le département des travaux publics ait fait construire dans la vallée de l'Outaouais: elle a 3,384 pieds de longueur. Cette nouvelle glissoire sert au passage du bois équarri, et elle fonctionne avantageusement pour les fabricants de bois.
Compagnie à fonds social.						
1851	1852.....					
Le gouvernement.						
1862	1864.....	8,802 00				
1871	1872.....					

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les glis.
CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE TRENT.								
Sur le cours principal de la rivière Trent—								
A LA STATION N° 1.								
Estacades	A la ville de Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, côté nord du lac Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Piles	do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A LA STATION N° 2.								
Barrage en roches traversant la rivière à la tête d'une île.	Au rap. de la Vve. Harris	116	9	1 1	1135 130	10 10	6 6	....
A LA STATION N° 3.								
Barrage à fermes	Au rapide de Chisholm, en aval de l'île Wilson	116	15½	1	715	.....	6	.....
Glissoire à radeaux	do ...	116	15½	1	100	50	.....	2
Glissoire à billes de sciage	do ...	116	15½	1	50	30	.....	.....
A LA STATION N° 4.								
Estacades	A Percy Landing	125	28½	1	2,415	1-33	.....	.....
Piles	do	125	28½	5	16	12	12	.....
A LA STATION N° 5.								
Barrage	A l'île Meyer	.....	.....	1	167	.....	.....	.....
A LA STATION N° 6.								
.....	Chute de Ranney	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A LA STATION N° 7.								
Estacades conductrices et piles.								
Estacade à trois pièces	Village de Campbellford	.....	34¾	1	1,118	3½	.....	.....
do simple, à chaîne	do	.....	34¾	1	606	1⅛	.....	.....
Pile n° 1	do	.....	34¾	1	25	14	.....	.....
do 2	do	.....	34¾	1	30	15	.....	.....
do 3	do	.....	34¾	1	30	15	.....	.....
do 4	do	.....	34¾	1	25	15	.....	.....
do 5	do	.....	34¾	1	20	14	.....	.....
do 6	do	.....	34¾	1	30	15	.....	.....
do 7	do	.....	34¾	1	21	16½	.....	.....

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date. Commencés.	A quelle date. Achevés.	Frais d'érection depuis le 10 février 1841 jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Réparations.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Administration.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	3,121 45	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.			A cet endroit, les estacades et piles sont entretenus par la municipalité de la ville qui perçoit des péages sur le bois de service, les billes de sciage, etc., à destination de la baie de Quinté.
.....	1843...	6,588 65				A cette station, le barrage rend la rivière navigable jusqu'au pied du rapide Chisholm, pour les bateaux d'un tirant de 4½ pieds, à l'eau basse.
.....	1844...					
.....	1839...	Compris dans les dépenses pour l'écluse et le canal.		do	do	A cette station, le barrage rend la rivière navigable pour les bateaux de 4½ pieds de tirant, jusqu'à Percy Landing, distance de 13 milles. La glissoire à billes de sciage a été construite en 1871.
.....	1843...					
.....	1871...					
.....	1844...	Dépenses comprises dans celle de la station nº 1.		do	do	A cet endroit, l'estacade est simple et à chaîne, et elle a été construit par les fabricants de bois. Les piles, au nombre de 5, ont été reconstruites par le comité des glissoires en 1872.
Recons.	en'72					
.....	1843.....					A cet endroit, le barrage est propriété particulière.
.....	.....	47,107 55				A cette station, les constructions furent toutes importées en 1870, et n'ont pas été rétablies ; elles ne sont pas nécessaires pour la descente du bois.
1844	1844.....					A cette station, les piles et estacades sont entretenus par le comité des glissoires.

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les glis.
CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE TRENT—*Suite.*								
Sur le cours principal de la rivière Trent—								
A LA STATION N° 8.								
Barrage en aile	A l'île Fiddler	.....	36	1	300	14	6	.....
Barrage transversal	do	.....	36	1	100	14	12	.....
A LA STATION N° 9.								
Glissoire	A la chute du Milieu	229·33	37½	1	60	33	.....	.....
Premier barrage inférieur	do			1	97	25	av.13	.....
Deuxième barrage	do			1	48	20	av. 7	.....
Troisième barrage	do			1	48	20	av. 7	.....
Barrage en aile	do			1	637	8	5	.....
Estacade conductrice	do							
Estacade à trois pièces	do			1	153	3½	.....	.....
Barrage à encaissements établi transversalement à la tête de la glissoire.	do			1	61	12	.....	.....
A LA STATION N° 10.								
Estacade d'arrêt à pièces simples.	Au pd. de la b. du Corb., et à la tête de c. du Mil.	.....	38	1	2,600	1 3/12	.....	.....
Piles	do	.....	38	2	23	23	.....	.....
A LA STATION N° 11.								
Glissoire pour billes de sciage	Ch. de Heely, en am. du confl. av. la b. du Corb.	275·55	42½	1	52½	33	.....	2
Barrage à fermes	do			1	448	33	av. 8	.....
Estacade	do			1	379	2 4/12	.....	.....
Pile n° 1	do			1	24	16	.....	.....
Pile n° 2	do			1	16	16	.....	.....
Pile de dér. cont. au mur ext. de la gl.	do			1	45	8	.....	.....
Barr. transv. à la tête de la gl. inf.	do			1	116½	16 10/12	6 10/12	.....
Pile de dérivation en charpente, à la tête de la chute	do			1	283	.....	4	.....
A LA STATION N° 12.								
Barrage à fermes	Au rapide de Crooks, village de Hastings, 6½ milles en aval du pied du lac Rice.	352·51	54½	1	253	33	7½	.....
Glissoire à billes de sciage	do			1	60	33½	.....	2
Estacade conductrice	do			1	813	3½	.....	.....
do	do			1	660	1 3/12	.....	.....
Pile n° 1	do			1	25	12	.....	.....
do 2	do			1	12	12	.....	.....
do 3	do			1	13½	9	.....	.....
do 4	do			1	20	18	.....	.....
do 5	do			1	20	av. 16	.....	.....
do 6	do			1	26	17½	.....	.....
do 7	do			1	12	19	.....	.....

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date. Commencés.	A quelle date. Achevés.	Frais d'érection depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Réparations.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Administration.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1848...	1848.....	883 00	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.			A cette station, les constructions ne sont pas entretenues par le gouvernement.
1848...	1848.....					
1844	1845	20918 08		do	do	A cette station, la glissoire d'aval fut emportée en 1870, et n'a pas été reconstruite ; elle est abandonnée. Toutes ces constructions ont été érigées pour l'avantage du commerce de bois. On n'y a pas fait d'additions importantes et, depuis que le bois ne descend plus en radeaux, les réparations ne sont pas coûteuses. Les constructions ne sont pas convenablement entretenues.
1844	1844					
1844	1845					
1844	1844					
1844	1844					
1844	1844					
Renouvelée en 1871.		.....				A cette station, le comité des glissoires a renouvelé les piles en 1871.
.....	.....	38985 67		do	do	A cette station, la glissoire d'aval fut en partie détruite en 1870, par l'inondation, et rendue inutile pour la descente du bois. Elle est abandonnée. Les estacades conduisant à la glissoire ont été prolongées de 190 pieds, et un nouveau pilier, n° 2, a été construit par le gouvernement cette année. La pile de dérivation, en charpente, a été construite par le comité des glissoires, en 1873. Le barrage transversal à la tête de la glissoire a été construit en 1871.
.....	.....					
.....	.....					
.....	1882					
.....	1871					
.....	1873					
.....	.....	Compris dans les dépenses pour l'écluse.				
.....	.....					
Reconst. en partie de '79 à 1882						En 1880, le département a réduit de 19 pieds la longueur de la glissoire et construit un nouveau mur latéral ; la moitié nord de la glissoire a été reconstruite aussi en 1880. Les piles n°s 2, 4, 5, 6, 7 ont été reconstruites par le département en 1879. Le département a construit également, en 1873, une estacade à 3 pièces, longue de 234 pieds. La tête de la glissoire a été reconstruite en 1881-82.
.....	.....					
.....	.....					
.....	.....					
.....	.....					
.....	.....					

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière	No. de piles, barrages, glissoires et estac.	Dimensions en pieds. Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE TRENT.								
Sur la rivière Otonabee—								
A LA STATION No 13.								
Barrage en aile	Au rapides de Whitlaw, environ 12½ milles en amont de l'embouc. de l'Otonabee, ou de la tête du lac Rice, et 1 mille en aval de la ville de Peterborough	369·50	93	1	323½	27	av. 12½	.....
Barrage transversal	do ...			1	32	20	av. 9	.....
Glissoire à billes de sciage	do ...			1	25½	29	.....	.....
Déversoir	do ...			1	23	31	.....	.....
Pile de dérivat., en aval de la gliss.	do ...			1	52	9	11½	.....
Pile de dérivat. en aval du dévers.	do ...			1	34	8	.....	.....
Estacades conductrices	do ...				242	2 1/12	.....	.....
Pile No. 1	do ...			1	12	12	.....	.....
do 2	do ...			1	12	12	.....	.....
do 3	do ...			1	12	12	.....	.....
A LA STATION No. 14.								
Pile No. 1	Au petit Lac, près de la ville de Peterborough	.....	94	1	30	25	.....	.....
do 2	do ...	.....	94	1	30	25	.....	.....
do 3	do ...	.....	94	1	30	25	.....	.....
do 4	do ...	.....	94	1	15	10	.....	.....
Estacade	do ...	.....	94	1	1,050	1 2/12	.....	.....
A LA STATION No. 15.								
Barrage transversal	A Lakefield, village situé à 9 mill. en amont de la v. Peterborough	.....	.....	1	198	.....	7	.....
Glissoire à billes de sciage	do ...	.....	.....	1	25	30	.....	.....
A LA STATION No. 16.								
Entre le lac aux Pigeons et la rivière Otonabee—								
Barrage en pierre	Pont de Hall (Buckhorn)	549·17	125	1	173	.....	6	.....
do à fermes	do ...		125	1	387	25	av. 5	.....
Glissoire	do ...		125	1	95	33	.....	2
Déversoir	do ...		125	1	16	26	.....	.....
Estacade simple	do ...		125	1	600	1½	.....	.....
Pile	do ...		125	1	16	8	5	.....
A LA STATION No. 17.								
Entre le lac Scugog et le lac aux Pigeons—								
Barrage supérieur	Rapides de Bobcaygean, à l'extrém. supér. du lac aux Pigeons	555·33	140¾	1	481	.....	av. 4	.....
Barrage inférieur	do ...		140¾	1	510	.....	av. 6	.....
Glissoire	do ...		140¾	1	33	32	.....	2

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date. Commencés.	A quelle date. Complétés.	Frais d'érection, depuis le 10 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la Confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Réparations.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans. Administration.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1837	1843	Compris dans les dépenses pour l'écluse.	Voir le memorandum à la fin de cette annexe.			Le déversoir de l'est a été construit en 1878, et la pile de dérivation qui se trouve plus bas, en 1879. Les estacades conductrices et la pile n° 1 ont été construites en 1876 et prolongées en 1878 ; les piles nos 2 et 3 ont été construites en 1878. La glissoire à billes de sciage et la pile de dérivation en aval, ont été construites en 1880.
.....	1843					
.....	1880					
.....	1878					
.....	1880					
.....	1879					
.....	1876					
.....	1876					
.....	1878					
.....	1878					
Recons. en 1880				do	do	
do	1880					Les piles nos 1, 2 et 3 ont été reconstruites en 1880. La pile n° 4 a été const. en 1881.
do	1880					
.....	1881					
.....	1852					
Le gouvern. en a pris possession en 1882..				do	do	Le gouvernement a pris possession du barrage et de la glissoire en 1882. On n'a point encore fait de travaux d'amélioration à cette station.
do	...					
.....	.....					Le barrage à fermes a été reconstruit en 1881. La glissoire a été reconstruite et prolongée de 30 pieds en 1877. Les empellements ont été reconstruits en 1881, ainsi que le déversoir. L'estacade double a été emportée en 1873 et on ne l'a pas replacée. On reconstruit actuellement l'estacade simple. La nouvelle pile a été construite en 1881.
Recons. en 1881						
do	1877					
do	1881					
En v. de const.						
.....	1881					
1837	1839	Compris d. les dép. p. la vieille écluse.				Aujourd'hui, on ne se sert pas beaucoup de la glissoire ; elle a été reconstruite en 1878 ; elle n'a pas de plancher, le fond étant de la roche plate. Les billes de sciage passent par le chenal du Petit Bob où le propriétaire de la scierie a établi une glissoire à cet effet, et l'entretient, d'après une convention arrêtée avec le département.
1837	1839					
Recons. en 1878						

TABLEAU des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, destinés à faciliter

DÉSIGNATION DES CONSTRUCTIONS.	Où elles sont situées.	Hauteur de la chute.	Milles en amont de l'embouchure de la rivière.	No. de piles, barrag., glissoires, et estac.	Dimensions en pieds.			
					Longueur.	Largeur.	Hauteur.	Hauteur de l'eau dans les gliss.
CONSTRTCTIONS SUR LA RIVIÈRE TRENT—*Fin.*								
Sur la rivière Scugog—								
A LA STATION N° 18.								
Barrage	Ville de Lindsay, sur la rivière Scugog.	562·28	161¼	1	280	30	9	.....
A LA STATION N° 19.								
Glissoire	Chutes Fénélon.....	.....	.....	1	326	33	.....	.....
Estacade.....	do	.....	.....	1	3,090	1 2/12	.....	.....
Pile n° 1.	do	.....	.....	1	30	22	22	.....
do 2.....	do	.....	.....	1	24	18	21	.....

Pour les frais de construction, réparations et administration, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882,

la descente du bois jusqu'aux ports de mer, indiquant leur position, etc.—*Suite.*

A quelle date.		Frais d'érection, depuis le 16 février 1841, jusqu'au 30 juin 1867.	Frais de construction depuis la confédération, 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1882.	Frais moyens annuellement, depuis 15 ans.		Observations.
Commencés	Achevés.			Réparations.	Administration.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1837	1844	Compris dans les dép. pour l'écluse.	Voir le mémorandum comme à à la fin de cette annexe.	do	do	La glissoire qui existait à cet endroit, a été abandonnée, et le gouvernement d'Ontario l'a remplacée par une écluse en 1871.
Le gouv. en a pris possession en 1873.		.....		do	do	En 1872, les propriétaires de vapeurs et les fabricants de bois demandèrent au gouvernement de diviser la rivière par des estacades et piles, en sorte qu'un des chenaux fût spécialement affecté à la navigation des vapeurs et l'autre à la descente des billes de sciage, etc. En 1873, cette estacade fut construite à cet effet, et le gouvernement dût se charger de la glissoire des chutes pour régler la descente du bois sur la rivière.
.....	1873					
.....	1873					
.....	1873					

et pour les observations, voir la page suivante.—G. F. B.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

MEMORANDUM.—Etat indiquant les frais de construction jusqu'au 30 juin 1882 ; aussi les frais du personnel et de réparations pendant les 15 années écoulées depuis le 1er juillet 1867 (date de la confédération), jusqu'au 30 juin 1882, avec la moyenne annuelle durant cette période.

Nombre.	—	Construction.			Réparations.		Personnel.	
		1841-67.	1867-82.	Total.	Total. 1867-82.	Moyenne annuelle.	Total. 1867-82.	Moyenne annuelle.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Saguenay	44,872 79	2,418 50	47,292 29	36,371 73	2,424 78	12,080 87	832 01
2	Rivière Saint-Maurice	269,043 03	168,915 25	437,958 28	95,667 39	6,377 82	217,311 31	14,487 42
3	Rivière des Outaouais (cours principal)	290,904 11	48,300 86	339,204 97	124,813 45	8,320 89		
4	Rivière des Prairies (enlèvem. des obstructions)	.....	3,037 35	3,037 35	.....	.....		
5	do do (Piles du Sault aux Récollets)	.....	10,466 48	10,466 48	*a* 2,685 73	*a* 223 81		
6	Rivière de la Nation du Sud	.....	488 45	488 45	*b* 650 85	*b* 325 43		
7	Rivière de la Gatineau	31,967 83	29,526 44	61,494 27	25,399 95	1,693 33	275,113 57	18,340 90
8	Rivière Madawaska	76,727 37	5,667 81	82,395 18	63,977 66	4,265 17		
9	do Coulonge	29,032 78	318 00	29,350 78	17,942 09	1,196 14		
10	do Noire	10,000 00	2,500 00	12,500 00	20,329 58	1,355 30		
11	do Pétéwawa	67,634 01	7,713 00	75,347 01	31,721 10	2,114 74		
12	do Du Moine	8,802 00	19,478 54	28,280 54	14,536 66	969 11		
13	Constructions du district de Newcastle	*c* 313,489 72	6,279 58	*d* 317,769 30	61,163 24	4,077 55	19,488 45	1,299 23

(*a*) Pendant douze ans.
(*b*) Pendant deux ans.
(*c*) Frais des stations n°s 3, 12, 16 et 17, compris dans ceux des écluses.
(*c d*) Ces sommes comprennent $85,142.67 dépensées avant l'Union du Haut et du Bas-Canada, et omises dans le texte anglais.

O. DIONNE,
Comptable.

NOTE.—Les renseignements antérieurs à juillet 1867, contenus dans le tableau qui précède, sont basés sur un état dressé par moi et publié, jusqu'à cette date. Les détails des frais de construction, réparations et administration, depuis 1867, ne sont pas donnés, les montants s'y rapportant n'ayant pas été inscrits à part dans les registres du département.

G. F. BAILLAIRGÉ,
D.M.T.P.

ANNEXE No 25.

PROCLAMATIONS

CONCERNANT

LES PÉAGES ET RÈGLEMENTS

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE

PROCLAMATIONS CONCERNANT LES PÉAGES

(N° 35714)

—	NOM DES TRAVAUX.	Quand et où la proclamation de Son Excellence								
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année
	CANAUX ET RIVIÈRES.									
Péages.....	Canaux (en général)	1846	3104	1851	10429	1852	12143 12360	1853	623 1043	1856
Règlements.	do do	1845	2182	1846	3114 8769	1857	1252	1860	1572	1867
Péages.....	Canal Lachine.....	1845	1750	1846	2955 3101	1847	4488	1848	5401	1860
do	do (bassin).....	1846	3113	1847	4366	1878	216	.....	.....	.....
do	do (hangars).....	1846	2955	1847	3717	1880	1747	.....	.....	.....
do	Canal Beauharnois.....	1846	2955 3104	1848	5401 5504	1879	5 103	1881	197	....
do	do Cornwall.....	1846	2955 3104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	do Saint-Laurent.....	1848	5242 5465 5385	1849	6411	1850	8296	1851	10430	1852
do	do do	1863	1153 1510	1869	820 843	1872 1873	1159	1877	119 1703	1881
do	Canal Rideau et Ottawa, ou canaux de l'artillerie.....	1842	258 259	1846	2654	1851	11243	1860	1159	1863
Règlements.	do do	1845	1919	1847	4629	1857	1252	1867	3127	.....
Péages.....	Ecluse Sainte-Anne.....	1843	1036	1845	1757	1846	3110	1850	8296 8769	1863
do	do Saint-Ours	1846	3110	1849	7052	1850	8239 8572 8296	1851	10430	1852
do	Canal Chambly.....	1843	780	1845	1750	1846	3104	1847	4221	1848
do	do do	1851	11430	1852	12360	1853	432	1859	1479	1863
Règlements.	do do	1843	779	1857	1252	.....	.....	.....	.....	.....
Péages.....	Canal de la baie Burlington	1843	928	1845	1750	1846	3104	1848	5241 5385	1863
Règlements.	do do	1855	1283	1857	1252	.....	.....	.....	.....	.....
Péages	Canal Welland.....	1845	1754	1846	2839 3104	1847	4851	1848	5385 5465	1849
do	do do	1852	12360	1853	432	1859	1479	1860	1024	1861
do	do do	1865	1307	1864	1083	1868 1869	711	1869	820	1870
Règlements.	do do	1847	4851	1857	1252	1860	2350	1879	70	1882
Péages.....	Ecluses, district de Newcastle.....	1845	1757	1846	3110	1874 1875	213	1874 1875	263	1876
Règlements..	do do	1860	1575	1874 1875	212	1874 1875	325	.....	.....	.....
Péages.....	Lac Erié au lac Champlain	1850	8296	1851	10430	1859	1479	.....	.....	.....
do	Lac Saint-Pierre, 13 et 14 Vic., c. 97.	1852	12267	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Rivière Saint-Maurice.....	1854	791	1874 1875	532	1878	1059	1878	342	.....
do	Travaux de la rivière Gatineau..	1848	5266	1852	12359	.....	.....	.....	.....	.....
do	Coulonge	1865	3351	1882	1760	.....	.....	.....	.....	.....

No 25.

ET RÈGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

le gouverneur général en conseil a été publiée dans la *Gazette du Canada.*

Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.
1367	1857	2584	1860	1522	1863	2901	1864	1137	1866	2153	1872	1159	1875	179	1877	1703
			abolished.			1510					1873	1205				119
						1152										
3127	1872	1313	1879	103	1881	1830	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1873			70		473										
				328												
1573	1862	916	1878	216	1879	283	1880	1073	1880	1225	1881	83	1881	197	.....	.....
2350														257		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12360	1853	432	1859	1479	1860	1572	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1418	1882	782	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1510	1865	1307	1869	820	1872	1159	1877	1703	1877	119	.....	.....	.....	.....	.....	.....
				843	1873	1205										
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1510	1869	820	1872	1159	1877	1703	1877	119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		843	1873													
12360	1853	432	1859	1479	1869	820	1877	1703	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
						843										
5385	1849	6411	1850	8239	1869	820	1872	1159	1877	1703	1877	119	1881	197	.....	.....
		6906		8572		843	1873		1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
				8296												
1510	1857	1252	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1510	1868	491	1869	820	1872	1158	1877	1703	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2512				843	1873	1159										
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6411	1850	8296	1851	10430	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		8572														
932	1862	1857	1863	1510	1864	1083	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
864	1872	1159	1874	1421	1877	1703	1881	1418	1882	782	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1873					119										
1081	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ANNEXE N° 25.—PROCLAMATIONS CONCERNANT LES PÉAGES

—	NOM DES TRAVAUX.	Quand et où la proclamation de Son Excellence								
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année
	CANAUX ET RIVIÈRES—*Suite.*									
Règlements.	Canal Lachine (bassin)	1847	4366	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	do Rideau (bassin et quais)	.....	.....	1874 1875	116	1875	1488	.....	.....	.....
Péages	Canal Saint-Pierre	1871 1872	17	1872 1873	1115	.....	.....	.....	.....	.....
do	Lac Erié à Montréal	1872 1873	1159	1877	1703	1877	119	.....	.....	.....
do	Ottawa à Saint-Jean	1872 1873	1159	1877	1703	1877	119	.....	.....	.....
do	Rivière-du-Moine	1864	1498							
do	do Moira	1870	33 V., c. 46.	1879	42 V., c. 51.					
do	Canal Beauharnois. Chev. pour touage	1879	1647							
	QUAIS.									
Péages	Quai de Rondeau	1881	704	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Quai de la Pointe-au-Platon	1863	2117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Quai de Lotbinière	1865	1918	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Anse de Delap, Annapolis, N.-E.	1880	1560	1881	704	.....	.....	.....	.....	.....
do	Quai de Clifton	1880	265	1881	704	....	.....	.....	.....	.....
	PORTS.									
Péages	Port de Toronto	1840	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port-Stanley	1845	1750	1846	3107	1880	1600	.....	.....	.....
do	Port-Maitland	1845	1750	1846	3107	1863	1509	.....	.....	.....
do	Port-Dover	1845	1750	1846	3107	1872	1094	.....	.....	.....
do	Port-Colborne	1845	1750	1846	3107	1863	1509	.....	.....	.....
do	Port-Dalhousie	1845	1750	1846	3107	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port de Windsor	1845	1750	1846	3107	1847	4362	.....	.....	.....
do	do Rondeau	1846	3107	1878	1257	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port-Burwell	1846	3107	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Ports (en général)	1846	3108	1847	4852	.....	.....	.....	.....	.....
Règlements.	do	1846	3117 2385	1880	1780	1872 1873	1313	.....	.....	.....
do ...	Port de Montréal	1875	1259	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Port de Richibouctou	1871	17 27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Port de Port-Bridgewater, N.-E.	1874	537	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	do Goderich	1877	1537	1878	796	1878	1149	1881	705	.....
do ...	do Inverhuron	1878	313	1881	704	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	do Sydney-Nord	1880	1777	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Péages	do Montréal	1879	406	1880	1466	1881	1303	.....	.....	.....
Règlements.	do Québec	1879	2	1880	257	.....	.....	.....	.....	.....
Péages	do Bridgewater	1874	537	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	do Goderich	1877	1537	1878	1149	.....	.....	.....	.....	.....
do	do Oakville	1874	472	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	do Baie des Vaches	1875	1256	1881	705	.....	.....	.....	.....	.....
do	do Bathurst	1869	34	1880	1507	.....	.....	.....	.....	.....
do	do Richibouctou	1869	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Hav. aux Maisons, îles de la Madeleine	1869 1870	866	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port de Amherst	1869 1870	867	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Cap-de-Chatte	1871	1006	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Havre de Digby, N.-E.	1879	2	1881	704	.....	.....	.....	.....	.....

ET RÈGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS—*Suite.*

le gouverneur général en conseil a été publiée dans la *Gazette du Canada.*

Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.

ANNEXE N° 25.—PROCLAMATIONS CONCERNANT LES PÉAGES

—	NOM DES TRAVAUX.	Où et quand la proclamation de Son Excellence								
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année
	PORTS—*Suite.*									
Péages.....	Port-Greville, N.-E.....	1881	870	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port-Hawkesbury, N.-E.....	1881	871	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port-Sydney.....	1881	1561	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port-Moncton.....	1881	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port-Mulgrave.....	1881	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do et règlements.	Port-Arichat.....	1879	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Péages.....	Port de Pictou.....	1881	969	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Port de Victoria et Esquimalt.....	1880	938	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Règlements.	Baie des Vaches.....	1880	987	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Nanaïmo et Baie du Départ, C.B.....	1882	1081	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Péages.....	Brooklyn, N.-E.....	1882	706	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	TÉLÉGRAPHES.									
Péages.....	Télégraphes, C.B.....	1878	1290	1878	107	1880	986	.....	.....	.....
Serments	do opérateurs	1881	117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	Maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics.	1870	563	1871	1086	1878	730	1879	404 324 440	1882
	GLISSOIRES ET ESTACADES.									
Péages et règlements.	Glissoires provinciales.....	1847	4048	1852	12311	1860	1572	1865	1684 1686	.....
Péages.....	Glissoires du Saguenay, etc., estacades de Chicoutimi.	1860	1158	1860	1523	1860	2935	1865	1304	1874
Règlements.	do do do ...	1860	2935	1865	1304	.....	.....	.....	.....	1875 .....
Péages.....	Glissoires d'Ottawa.....	1844	1253	1845	1753	1846	3112	1847	4048	1860
do	Glissoires de Carillon	1860	1158	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Glissoires de la Pétôwawa	1858	1247	1858	1354	1860	1158	1860	1574	1862
do	Glissoires de la Madawaska.....	1844	1253	1845	1753	1846	3112	1847	4596	1860
Règlements et péages.	do	1847	4048	1860	1574	1865	3351	.....	.....	.....
Péages.....	Glissoires de la rivière Noire	1867	1611	1882	1760	.....	.....	.....	.....	.....
do	Glissoires du district de Newcastle.....	1845	1753	1846	3112	1866	*4820	1870 1871	934	1874 1875
Règlements..	do do	1845	2186	1846	3116	1871	934	.....	.....	.....
Péages	Estacades de la Chaudière, des Chenaux et de la Gatineau	1860	1574	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Règlements..	Bois de la Couronne.....	1866	2150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Estacades de la Gatineau	1873 1874	1487	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Glissoires du Saint-Maurice.....	1854	791	1865	1686	.....	.....	.....	.....	.....
Péages.....	Glissoires de l'Ottawa, *viâ* le lac Traverse et le Rocher-Capitaine.	1873 1874	1335	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....
do	Rivière du Moine.....	1872	1096	1873 1874	600	1876	350	1882	1760	.....
do	Estacades de la Gatineau	1873	.....	1880	1641	1882	1760	.....	.....	....

* Vu que les écluses et travaux aux rapides de Crooks et de Chisholm, dans le district de Newcastle descente du bois, on a pensé qu'il n'était pas juste de prélever des péages sur le bois qui y passai , et conséquence, le bois passe en franchiche par les travaux publics aux rapides de Crooks et de Chisholm.

ET RÈGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS—*Suite.*

le gouverneur général en conseil a été publiée dans la *Gazette du Canada.*

Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1314	1882	744	1882	1986	1882	1811	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1158	1860	1574	1882	1760	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2476	1865	3351	1871 1872	326	1882	1760	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1574	1865	2754 2308 3351	1882	1760	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
212	1874 1885	263	1876	350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

n'avaient été construits que pour des fins de navigation, et qu'ils n'étaient pas nécessaires pour la c'est la raison pour laquelle ils ne sont pas mentionnés dans l'arrêté du conseil du 8 décembre 1866. En

ANNEXE N° 25.—PROCLAMATIONS CONCERNANT LES PÉAGES

—	NOM DES TRAVAUX.	Où et quand la proclamation de Son Excellence								
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année
	JETÉES.									
Péages	Jetées de Rimouski, de la R.-du-Loup, de la R.-Ouelle, de la Malbaie, des Eboulements, de L'Islet et Berthier	1870	562	1870	929	.....	.....	.....	.....	.....
do	Jetée de la Pointe-du-Chêne, N.E	1876	1562	1876	1566	1882	1129	.....	.....	.....
do	do Mainland	1876	1598	1882	1129	.....	.....	.....	.....	.....
do	Jetée de la Baie Jordan.....	1876	181	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	AUTRES TRAVAUX PUBLICS.									
Péages	Travaux publics.....	1849	6411	1863	1510	1869	820 843	.....	.....	.....
Règlements et péages.	Phares	1846	3117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	CHEMINS.									
Péages	Chemins en général	1847	4364	1849	6412	.....	.....	.....	.....	.....
Règlements.	do do	1845	2185	1846	3117	1847	4366	.....	.....	.....
Péages	Chemin de Gwillimbury-Ouest	1841	147	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Chemin des Cascades et du Coteau.	1845	1748	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....
do	do de Brantford et de London...	1845	1748	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....
do	do de London et Port-Stanley...	1845	1748	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....
do	Hamilton et Port-Dover.....	1845	1748	1846	3111	1847	3795 4364	1849	6412	1864
do	Windsor et Scugog	1845	1748	1846	3111	1847	4364	1849	6412 7094	.....
do	Port-Hope et lac Rice.....	1845	1748	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....
do	Grand chemin de Québec à Sandwich	1846	3111*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Québec au Cap-Rouge.....	1846	3111	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Montréal au Bout de l'Ile.....	1846	3111	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Kingston à Napanee.....	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....	.....	.....
do	York-Est 18 milles ; York-Ouest, 16 milles.	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....	.....	.....
do	Hamilton et Brantford.....	1846	3111	1847	3795 4364	1849	6412	.....	.....	.....
do	Toronto-Nord à Holland-Landing....	1846	3111	1847	4364	1849	6412	.....	.....	.....
do	Chemin de Lake Shore.....	1847	4364	1849	6412	.....	.....	.....	.....	.....
do	Queenston et Grimsby.....	1847	4439	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Saint-Athanase.....	1848	5375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Chambly et Granby.....	1849	7027	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Chemins des Caps	1854	526	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Huntingdon et Port-Louis.....	1870	144 154 187	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	PONTS.									
Péages sur les	Ponts en général.....	1847	4507	1848	5213	1849	6412	1851	10729	1853
Règlements.	do do	1845	2184	1846	3111	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Ponts sur la rivière Chippewa.....	1860	2157	1860	2350	.....	.....	.....	.....	.....
Péages sur le	Pont de la Chaudière	1845	1748	1846	3112	1849	6412	1851	10729	.....
do ...	Cap-Rouge	1845	1748	1846	3112	.....	.....	.....	.....	.....
do ...	Sainte-Anne-de-la-Pérade.....	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do ...	Batiscan.....	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851

*Le grand chemin de Québec à Sandwich comprend les chemins de : Québec au Cap Rouge, Mont miles ; Hamilton et Brantford et Brantford et chemins de London.

Les chemins d'embranchement sont : London et Port-Stanley, Hamilton et Port-Dover, Toronto, 1846, page 311.

ET RÈGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS—*Suite.*

le gouverneur général en conseil a été publiée dans la *Gazette du Canada.*

Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.

ANNEXE N° 25.—PROCLAMATIONS CONCERNANT LES PÉAGES

—	NOM DES TRAVAUX.	Quand et où la proclamation de Son Excellence								
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année
	PONTS—*Suite.*									
Péages	Saint-Maurice	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Suspendu Union, Ottawa	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Trent	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Narrows	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Dunnville	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Caledonia	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Paris	1845	1748	1846	3112	.....	.....	.....	.....	.....
do	Brantford	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6161 6412	1851
do	Deleware	1845	1748	1846	3112	1847	4365	1849	6412	1851
do	Chatham	1845	1748	1846	3112	1850	8296	.....	.....	.....
do	Châteauguay	1847	4229 4365	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Etchemin	1847	4507	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Bécancour	1848	5376	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Duchèsne	1848	5376	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Godfroy	1848	5376	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Jacques-Cartier	1848	5376	1849	6412	1851	10729	1853	2	1859
do	Melbourne	1848	5376	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Nicolet	1848	5376	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Rivière Rimouski	1848	6009	1849	6412	1851	10729	.....	.....	.....
do	Suspendu-Clifton	1869	663	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Peat	1869	711	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	CHEMINS DE FER.									
Règlements	Gouvernement du Canada	1876	182	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Européen et Nord-Américain	1868	408	1869 1870	916 221	1870 1871	275 1253	1872 1873	771	.....
do	Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.	1869 1870	916	1870 1871	275	1872 1873	771	.....	.....	.....
do	Intercolonial	1870 1871	1253	1872 1873	771	.....	.....	.....	.....	.....
do	Champlain et du Saint-Laurent	1848	5567	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Village de l'Industrie et Rawdon	1852	13723	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Brockville et Ottawa	1863	1443	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Saint-Laurent et Ottawa	1869	499	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Péages	Nouvelle-Ecosse	1869 1870	281 487 733	1871 1872	1097	1871 1872	1029	.....	.....	.....
do	Européen et Nord-Américain	1867 1868	408	1869 1870	232	1870 1871	1250	1871 1872	7 752	.....
do	Intercolonial	1870 1871	1250	1871 1872	7 101	1873 1874	192	1873 1874	474	1873 1874
do	Windsor et Annapolis	1873 1874	502	1873 1874	1121	.....	.....	.....	.....	.....
do	Brockville et Ottawa	1863	1443	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do	Saint-Laurent et Ottawa	1869	479	1872 1873	889 949	.....	.....	.....	.....	.....
do	Canada-Central et Brockville et Ottawa	.....	.....	1876	666	.....	.....	.....	.....	.....
do	Cie du ch. de fer Canad. du Pacifique	1879 1881	1461 581	1881	1560	.....	.....	.....	.....	.....
	Rapports du trafic	1871	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Cie de chemin de fer de jonction d'Ontario et du Pacifique, du Canada	.....	.....	1879	806	.....	.....	.....	.....	.....

ET RÈGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS—*Suite.*

le gouverneur général en conseil a été publiée dans la *Gazette du Canada.*

Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	1853	756	.....	.....	1873 1874	150	1881	118	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10729	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....

ANNEXE N° 25.—PROCLAMATIONS CONCERNANT LES PÉAGES

—	NOM DES TRAVAUX.	Quand et où la proclamation de Son Excellence								
		Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année
	CHEMINS DE FER—*Suite.*									
	Mise en opération des actes de la Cie du chemin de fer de Portage, Westbourne et du Nord-Ouest.	.....	.....	1882	438	.....	.....	.....	.....	.....
	TUNNELS DE CHEMINS DE FER									
	Tunnel, C.P.C., Brockville	1882	1444	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	do sous le canal Welland.....	1882	1081	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

OTTAWA, 30 juillet 1867.

ET RÈGLEMENTS SUR LES TRAVAUX PUBLICS—*Suite.*

le gouverneur général en conseil été publiée dans la *Gazette du Canada.*

Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.	Année	Page.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No 26.

TABLEAU

DU NOMBRE DES

BILLES OU PIÈCES DE BOIS

QUI ONT PASSÉ PAR LES GLISSOIRES DU SAGUENAY, DU ST-MAURICE, DE L'OUTAOUAIS ET DE LA RIVIÈRE TRENT; AUSSI LES REVENUS BRUTS ET LES DÉDUCTIONS, LES REVENUS NETS ET LES DÉFICITS.

ANNEXE No 26.

(N° 36034)

TABLEAU n° 1.—Indiquant le revenu brut, la dépense pour réparations, régie, perception des péages, etc., et revenu net provenant des glissoires du gouvernement, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1882.

GLISSOIRES DU SAGUENAY.

Année.	Nombre de billes ou pièces de bois.	Revenu brut.	A déduire. Réparations.	Régie.	Perception des péages.	Total des déductions.	Revenu net de l'année.	Déficit.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	.....	1,371 24	3,297 01	838 16	.....	4,135 17	.....	2,763 93
1869	.....	1,233 92	165 35	712 05	.....	877 40	356 52	.....
1870	.....	1,188 40	119 20	690 80	.....	810 00	378 40	.....
1871	.....	.....	83 90	752 39	.....	836 29	.....	836 29
1872	.....	.....	818 28	691 05	.....	1,509 33	.....	1,509 33
1873	89,770	4,522 62	541 50	684 05	.....	1,225 55	3,297 07	.....
1874	73,883	1,677 59	3,455 44	684 03	.....	4,139 47	.....	2,461 88
1875	87,688	2,038 09	1,372 81	932 80	.....	2,305 61	.....	267 52
1876	33,246	765 19	4,025 20	716 05	400 23	5,141 48	.....	4,376 29
1877	34,690	724 90	518 08	741 05	.....	1,259 13	.....	534 23
1878	10,885	224 90	597 60	882 85	.....	1,480 45	.....	1,255 55
1879	71,256	1,517 31	5,491 02	753 05	.....	6,244 07	.....	4,726 76
1880	39,712	796 93	4,611 74	710 05	.....	5,321 79	.....	4,524 86
1881	79,989	1,599 79	6,210 39	853 68	.....	7,064 07	.....	5,464 28
1882	38,000	880 00	5,064 21	1,438 58	.....	6,502 79	.....	5,622 79
	559,119	18,540 88	36,371 73	12,080 64	400 23	48,852 60	4,031 99	34,343 71

TABLEAU N° 2—GLISSOIRES DU SAINT-MAURICE.

1868	264,970	7,635 98	6,351 81	9,914 15	.....	16,265 96	.....	8,629 98
1869	434,693	7,151 25	3,258 51	9,668 64	.....	12,927 15	.....	5,775 90
1870	230,037	15,706 89	7,258 72	9,166 67	577 40	17,002 79	.....	1,295 90
1871	326,949	9,430 42	5,183 99	11,489 30	382 51	17,085 80	.....	7,625 38
1872	335,418	11,297 15	5,522 19	12,311 53	398 33	18,232 05	.....	6,934 91
1873	264,598	12,188 41	7,092 43	16,356 60	428 00	23,877 03	.....	11,688 62
1874	411,037	11,108 12	9,560 48	17,767 31	443 60	27,771 39	.....	16,663 27
1875	387,334	15,363 80	9,036 50	17,851 96	571 60	27,460 07	.....	12,096 27
1876	291,183	13,900 16	4,490 87	18,251 84	568 00	23,310 71	.....	9,410 55
1877	220,635	11,338 48	5,892 27	13,675 26	618 00	20,185 53	.....	8,847 05
1878	207,810	7,913 40	6,232 87	12,759 50	550 00	19,542 37	.....	11,628 97
1879	160,414	6,136 94	4,291 19	13,355 19	559 00	18,205 38	.....	12,068 44
1880	23,508	1,023 26	8,497 07	14,823 10	773 52	24,093 69	.....	23,070 43
1881	93,836	7,592 62	3,831 27	14,993 41	578 50	19,403 18	.....	11,810 56
1882	329,978	11,939 64	9,167 21	17,768 48	710 00	27,645 69	.....	15,706 05
	3,984,406	149,726 50	95,667 38	210,152 94	7,158 46	312,978 70	.....	163,252 28

TABLEAU n° 3, indiquant le revenu brut, les frais de réparations, etc.—*Suite.*

GLISSOIRES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Année.	Nombre de billots ou morceaux de bois.	Revenu brut en provenant.	A déduire. Réparations.	Régie.	Perception des péages.	Total des déductions.	Revenu net annuel.	Déficit.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	1,395,636	62,326 41	10,910 35	13,991 65	*Voir* note à la fin de cette annexe.	24,902 00	37,424 41	.....
1869	1,158,486	55 618 50	17,135 38	14,419 70		31,555 08	24,063 42	.....
1870	2,208,340	75,888 74	24,288 74	15,931 20		40,219 94	35,668 80	.....
1871	1,455.538	74,259 35	28,960 31	17,185 00		46,145 31	28,114 04	.....
1872	1,963,515	101,924 56	32,128 54	15,203 94		47,332 48	54,592 08	.....
1873	2,328,248	111,897 55	18,753 31	14,295 58		33,048 89	78,848 66	.....
1874	2,544,516	119,786 64	29,206 34	21,786 98		50,993 32	68,793 32	.....
1875	2,205,154	105,947 46	60,060 76	21,826 70		81,887 46	24,060 00	.....
1876	1,993,084	87,202 75	33 340 09	20,104 79		53,444 88	33,757 87	.....
1877	1,577,503	103,029 87	20,525 65	21,168 36		41,694 01	61,335 86	.....
1878	1,292,201	74,762 51	4,556 98	19,908 37		24,465 35	50,297 16	.....
1879	1,280,395	60,930 69	6,087 78	18,587 76		24,675 54	36,255 15	.....
1880	1,340,260	53,734 84	10,444 90	17,465 29		27,910 19	25,824 65	.....
1881	2,364,901	67.210 79	11,454 85	19,086 06		30,540 91	36,669 88	.....
1882	2,420,789	85,065 80	18,481 76	22,103 22		40,584 98	44,480 82	.....
	27,528,566	1,239,586 46	326,335 74	273,064 60		599,400 34	.....	
							640,186 12	

Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1882 .....

TABLEAU N° 4—GLISSOIRES DE LA RIVIÈRE TRENT.

1868	.....	91 00	4,377 61	844 61	*Voir* note à la fin de cette annexe.	5,222 22	.....	5,131 22
1869	.....	58 00	3,249 49	486 00		3,735 49	.....	5,677 49
1870	.....	.....	2,935 49	507 28		3,442 77	.....	3,422 77
1871	.....	41 00	6,987 21	994 50		7,981 71	.....	7,940 71
1872	.....	.....	7,664 08	621 65		8,285 73	.....	8,285 73
1873	.....	.....	5,393 23	690 18		6,083 41	.....	6,083 41
1874	.....	.....	5 969 47	1,976 28		7,945 75	.....	7,945 75
1875	.....	.....	2,716 26	2,250 52		4,966 78	.....	4,966 78
1876	.....	100 34	2,302 75	2,300 82	60 00	4,663 57	.....	4,563 23
1877	.....	1,477 99	3,540 89	2,325 03	7 20	5,873 12	.....	4,395 13
1878	152,446	390 65	5,963 11	2,366 45	16 22	8,345 78	.....	7,955 13
1879	279.640	787 27	5,984 78	2,238 21	.....	8,222 99	.....	7,435 72
1880	321,211	795 47	1,050 34	614 07	.....	1,664 41	.....	868 94
1881	275,878	925 70	.....	529 00	.....	529 00	396 70	.....
1882	42,868	107 17	3,028 53	582 50	77 93	3,688 96	.....	3,581 79
	1,072,043	4,774 59	61,163 24	19,327 10	161 35	80,651 69	396 70	76,273 80

A déduire, revenu net..... 396 70

Total du déficit jusqu'au 30 juin 1882 ..... 75,877 10

TABLEAU n° 5.—Récapitulation des tableaux 1, 2, 3 et 4, indiquant le nombre de billots et de morceaux de bois, le revenu brut, les frais de réparation, de régie, de perception des péages, etc.

Noms des glissoires.	Nombre de billots ou de morceaux de bois.	Revenu brut en provenant.	A déduire.			Total des déductions.	Revenu net.	Déficit.
			Réparations.	Administration.	Perception des péages.			
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Glissoires du Saguenay	559,119	18,540 88	36,371 67	12,080 64	400 23	48,852 60	.....	30,311 72
do du Saint-Maurice	3,984,406	149,726 52	95,667 39	210,152 85	7,158 46	312,978 70	.....	163,252 18
do de la rivière Ottawa	27,528,566	1,239,586 46	326,335 74	273,064 60	.....	599,400 34	640,186 12	
do do Trent	1,072,043	4,774 59	61,163 24	19,327 10	161 35	80,651 69	.....	75,877 10
Total	33,144,134	1,412,628 45	519,538 10	514,625 19	7,720 04	1,041,883 33	640,186 12	269,441 00
A déduire les déficits							269,441 00	
Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1882							370,745 12	

NOTE.—GLISSOIRES ET ESTACAES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Les frais de perception compris dans le compte indéterminé des "bureaux des bois de la couronne" d'Ontario et de Québec, n'ont pas encore été répartis entre le gouvernement fédéral et ceux d'Ontario et de Québec. La part du gouvernement fédéral s'élèvera probablement à une moyenne de $5,000 à $6,000 par année.

GLISSOIRES ET ESTACADES DE LA RIVIÈRE TRENT.

Les frais de perception n'ont pas été établis. Ces ouvrages ont été transférés en partie à une compagnie et repris par le gouvernement en vertu de l'O. en C. n° 30,380, du 21 décembre 1882.

Pour les détails concernant les diverses glissoires et estacades avant le 1er juillet 1867, *voir* annexes 15 et 68 du rapport général sur les travaux publics, publié en 1867.

G. F. BAILLAIRGÉ, *S.M.T.P.*

ANNEXE No 27.

CATALOGUE

DES

ARBRES FORESTIERS DE L'AMÉRIQUE DU NORD,

DONNANT LEURS NOMS EN BOTANIQUE AINSI QUE LEURS NOMS ANGLAIS ET FRANÇAIS, LES PRINCIPAUX ENDROITS OU ILS CROISSENT, LEURS DIMENSIONS, LEURS QUALITÉS, ET LES USAGES AUXQUELS ON LES EMPLOIE GÉNÉRALEMENT.

COMPOSÉ PAR C. TACHÉ.

TABLE

DE L'ANNEXE No 27.

(35717.) NOMS EN BOTANIQUE.

	PAGE
Abies	744
Acer	747
Æsculus	751
Alnus	752
Amelanchier	749-53
Andromeda	751
Annona	751
Balsamina	752
Benzuinum	752
Betula	747
Bignonia	751
Bumelia	749
Carpinus	749
Carya	745
Castanea	747
Celtis	751
Cerasus	750
Cereocarpus	753
Chamœrops	747
Cornus	750
Corylus	753
Cratægus	749
Cupressus	748
Cynosbalus	752
Dalbergia	753
Dyospyros	747
Exythoxylon	749
Fagus	747
Fraxinus	750
Gleditschia	751
Gordonia	750
Gymnocladus	748
Hopea	749
Ilex	747
Juglans	745
Juniperus	749
Kalmia	750
Larix	749
Laurus	751
Libacedrus	749
Lignum	752
Liquidambor	748
Lyriodendron	751
Maclura	753
Magnolia	749
Malus	749
Mespilus	749
Morus	751
Nyssa	748
Olea	749
Pavia	751
Pinkneya	748
Pinus	744
Piscidia	750
Planera	752
Platanus	751
Populus	752
Prunus	750-54
Pyrus	749
Quercus	745
Rhus	753
Rhododendron	750
Robinia	750
Salix	752
Sambucus	753
Sequoria	753
Taxus	753
Tilia	752
Thuya	749
Ulmus	751
Viburnum	753
Virgilia	751
Zanthoxylum	750

TABLE—*Suite.*

NOMS ANGLAIS.

	PAGE
Alder	752
Apple thorn	749
Apple tree	749
Arbor vitæ	749
Ash	749-50-51
Aspen	752
Balm	752
Balsam	752
Balsam fir	745
Bark tree	748
Basswood	752
Bay	750-51
Beaverwood	749
Beech	747-51
Berry	749
Birch	747
Bitternut	745
Black walnut	745
Briar	752
Bush "spice"	752
Buckeye	751
Butternut	745
Buttonwood	751
Buckthorn	749
Cabbage tree	747
Catalpa tree	751
Cedar	749
Cherry	750-51
Chesnut	747-51
Chincapin	747
Coffee tree	748
Callico tree	750
Cornell	750
Cotton tree (*Plantanus*)	751
Cotton tree (*Populus*)	752
Cottonwood (*Populus*)	752
Crab apple	749
Cranberry	753
Cucomber tree	749
Cypress	748
Deal	752
Devilwood	749
Dogwood	750
Elder	748-51
Elm	747-51
Engleman's Spruce	744
Fir	745
Franklinia	750
Fustic	751
Gum	748
Hackberry	751
Hacmatack	749
Hazelnut tree	753
Hemlock, spruce	744
Hemlock, ground	753
Hickory	745
High cranberry	753
Hobble bush	753
Holly	747
Hornbeam	747
Ironwood	749
June berry	749
Juniper	749
Kinnikinik	750
Larch	749
Laurel	749-50
Leverwood	749
Locust	751
Magnolia	749
Mahogany	747
Maple	747
Mocker nut	745
Moosewood	748
Mulberry	751
Nettle tree	751
Oak	745
Olive	748
Orange	751
Osage	753
Ozier	750
Papaw	751
Pavia	751
Pear	749
Peperidge	748
Persimons	747
Pig nut	745
Pine	744
Plane	751
Planer tree	752
Plum	753
Poplar	751-52
Redwood (*Sequoria*)	753
Redwood (*Exythoxylon*)	749
Rosewood	753
Sassafras	749-51
Service tree	753
Sorbs	753
Sorrel tree	751
Stump tree	748

TABLE—*Suite.*

NOMS ANGLAIS—*Fin.*

	PAGE
Sumac	753
Spruce	744
Sweet leaves	749
Sycamore	751
Tamarack	749
Thorn	749
Tulip tree	751
Tupelo	748
Umbrella tree	750
Wahoo	751
Water beech	751
White lime	752
Whitewood	751
Whitewood (*Tilia*)	752
Willow	752
Yellow-wood	751

NOMS FRANÇAIS.

Acacia (*Févier*)	751
Acacia (*Robinier*)	751
Acajou	747-53
Arbre à café	748
Arbre des catawbaws	751
Arbre à concombre	749
Arbre à cotton	752
Arbre à l'oseille	751
Arbre à parasol	750
Assiminier	751
Aulne	748-51
Balsamier	752
Baumier	752
Bois d'arc	753
Bois barré	748
Bois blanc (*Lignum*)	751
Bois blanc (*Peuplier*)	751
Bois blanc (*Tilleul*)	752
Bois boc	748
Bois à bouton	751
Bois de calumet	750
Bois de castor	749
Bois de chien	750
Bois de chien (*Osier*)	750
Bois à coton	752
Bois du diable	749
Bois d'élan	748
Bois de fer	749
Bois de flèche batard	750
Bois jaune	751
Bois à levier	749
Bois noir	748
Bois d'orignal	753
Bois rouge	749-53
Buis	748
Buis "petit" (If)	753
Bouleau	747
Charme (*Carpinus*)	747
Charme	747
Châtaignier	747
Cèdre	749
Chêne	745
Cerisier	750-51
Chicot	748
Chincapin	747
Cormier	749
Cornouiller	750
Cotonnier	751
Coudrier	753
Cyprès	748
Eglantier	752
Erable	747
Epinette	744
Faux Benjoin	752
Feuilles douces	749
Févier aquatique	751
Févier doux, Acacia	751
Févier "gros"	748
Frêne	750
Gommier	748
Genévrier	749
Gourganes	748
Gueule noire	749
Hêtre	747
Hêtre d'eau	751
Houx	747
If (petit buis)	753
Kinikinik	750
Laurier	749
Laurier sassafras	749
Laurier tulipier	749
Liard	752
Locust	751
Magnolia	749

INDEX—*Fin.*

NOMS FRANÇAIS—*Fin.*

	PAGE
Marronnier	747
Marronnier d'Amérique	751
Masquabina	749
Mélèze	749
Mélèze (Epinette rouge)	744
Merises	751
Micocoulier	751
Mûrier	751
Noisetier	753
Noyer	745
Œil de daim	751
Olivier sauvage	748
Orange sauvage	751
Orme	751
Osier	750
Pacanier	745
Palmier (choux palmiste)	747
Pavia	751
Plaine	748
Peuplier (Tulipier)	751
Peuplier	752
Pérusse (Pruche)	744
Petites poires	749
Petites merises	751
Pimbina	753
Pin	744
Plaqueminier	747
Platane	751
Poirier sauvage	749
Pommettier	749
Pommier	749
Pommier sauvage	749
Pruche	744
Prunier sauvage	753
Quinquina	748
Robinier	751
Rosier	753
Sapin	744
Sassafras	749
Saule	752
Senellier	749
Sorbier	753
Sureau	753
Sycomore	751
Tilleul	752
Tremble	752
Tulipier	751
Tupelo	748
Vinaigrier	753

NOTE.—M. Taché a composé ce catalogue des arbres forestiers de l'Amérique du Nord en grande partie d'après l'ouvrage d'André Michaux, "Les arbres forestiers de l'Amérique Septentrionale" publié à Paris en 1813, et aussi sur le catalogue des arbres forestiers du Canada, préparé en 1867, pour l'exposition universelle de Paris, par feu le révérend Ovide Brunet, professeur de botanique à l'université Laval, de Québec.

G. F. B.

ANNEXE No 27.

LES ARBRES FORESTIERS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Nom en botanique.	Nom anglais.	Nom français.	Principaux endroits où ils croissent.	Dimensions. Hauteur en pieds.	Dimensions. Diamètre en pouces.	Qualités, usages, etc.
Pinus rubra	Red or Norway pine Yellow pine (Nova Scotia)	Pin rouge ou de Norvège Pin jaune	Canada et E.-Unis	70 à 80	20 à 24	Navires et construction.
Pinus rupestris	Scrub pine Grey pine	Pin chétif ou Cyprès Pin gris	Canada	8 à 10		Médecine.
Pinus mitis	Yellow pine Spruce pine	Pin jaune Pin sapin	Canada et E.-Unis	50 à 60	15 à 18	Qualité moyenne; jaune; construction, meubles, etc.
Pinus inops	Jersey or scrub pine	Pin de Jersey ou pin chétif	Etats-Unis	30 à 40	12 à 15	
Pinus pungens	Table Mountain pine	Pin de la montagne de la Table	do	40 à 50		
Pinus australis	Yellow pine Pitch pine Long leaved pine Broom pine	Pin jaune Pin à goudron Pin à longues feuilles Pin à balais	do	60 à 70	15 à 18	Charpenterie et agriculture.
Pinus serotina	Pond pine	Pin des marais	do	35 à 40	15 à 18	
Pinus rigida	Pitch pine	Pin à goudron, ou résineux	Canada et E.-Unis	30 à 35 12 à 15 70 à 80	12 à 15 20 à 28	Térébenthine.
Pinus tæda	Loblolly pine		do	80	24 à 36	Construction.
Pinus strobus	White pine (Canada) Pumkin pine Sapling pine	Pin blanc Pin potiron Pin baliveau	do	150 à 200	76	Principal bois de l'Amérique du Nord.
Pinus jeffreyana	Yellow pine	Pin jaune	Californie	50		Divers usages.
Pinus glabia	Spruce pine		Etats-Unis (Sud)			
Pinus banksiana	Grey pine	Pin gris	Canada	25		
Abies nigra	Red spruce Black (double) spruce	Sapin rouge Sapin noir Epinette noir à la bierre	Canada et E.-Unis	70 à 80	15 à 20	Qual. moyenne; charpenterie et construct. de ponts.
Abies alba vel Pircea alba	White or single spruce	Sapin blanc Epinette blanche (Canada)	do	50 à 80	12 à 15	Qual moyenne; ponts, charpenterie, mâts, etc.
Abies canadensis	Hemlock spruce	Sapin hemlock Pérusse (pruche)	Canada	70 à 80	6 à 9 pds. circ	Traverses de chemin de fer, agriculture, etc.

	Abies cinerea	Grey spruce	Epinette grise	Canada			Coriace ; mâts. etc.
	Abies Douglassii	Black spruce	Epinette noire	Sierra Nevada			
	Abies Engelmanni	Engelman's spruce	Epinette rouge, Mélèze	Montagnes Roch'ses			Dure ; construct. de navires.
	Abies balsamifera	Balsam fir	Sapin baumier	Canada	40 à 80	12 à 15	Mou ; charpenterie.
	Abies grandis	Silver fir	Sapin argenté	Californie			
	Abies amabilis	Golden red fir	Sapin rouge doré	Sierra Nevada			
	Juglans nigra	Black walnut	Noyer noir	Canada et Etats-Unis	60 à 70	36 à 48	Qualité moyenne ; foncé ; meub., orn. mont. d fusils.
	Juglans cathartica	Butternut	Noyer tendre	do	50 à 100	36	Mou ; ébenisterie.
Juglans de Michaux.	Carya aquatica	Water bitter nut hickory	Noyer tendre	Etats-Unis	40 à 50		
	Carya tomentosa	Mocker nut hickory	Noyer blanc, noix douces	Canada et Etats-Unis	60	18 à 20	
	Carya squamosa	Shell bark hickory	Noyer écailleux	Etats-Unis	80 à 90	20 à 24	Divers usages.
	Carya porcina	Pig nut hickory	Noix à cochon	Canada et Etats-Unis	70 à 80	36 à 48	
	Carya myristicaformis	Nutmeg hickory nut	Noyer à muscade	Etats-Unis			
	Carya alba	Eastern shell bark hickory	Noyer dur	Canada et Etats-Unis	100	24	Dur ; instruments et voitures.
	Carya amara	Bitter nut hickory	Noyer amer (Canada)				
		White hickory	Noyer blanc		60 à 70	10 à 12 p. cir.	De peu d'utilité.
	Carya laciniosa, *vel* compressa, et microcorpa	Thick shell bark hickory	Noyer écailleux à coque épaisse				
		Gloucester nut hickory	Noyer de Gloucester, en Virginie	Etats-Unis	A peu près 80		
		Springfield hickory	Noyer de Springfield				
	Carya olivœformis	Pucane nut hickory	Pacanier	Louisiane	60 à 70		
	Carya sulcata	Western shell bark hickory	Noyer dur	Vallée du Missisippi			Dur ; instruments et chariots.
	Quercus alba	White oak	Chêne blanc	Canada et Etats-Unis	70 à 80	48 à 84	Dur ; jaune, construction, meubles, instruments, chariots.
	Quercus muscosa	Mossy cup oak	Chêne à capsule chevelue	Etats-Unis	60 à 70		Très belle qualité et meilleur que le pin rouge.
	Quercus macrocarpa	Over cup white oak	Chêne frisé à gros glands	do	Plus de 60		De qualité inférieure à celle du chêne blanc.
		Bur Oak	Chêne mâle	Canada			Dur ; construction de nav.
	Quercus obtusiloba	Post oak	Chêne à pieux				
		Box white oak	Chêne buis blanc				
		Iron oak	Chêne de fer	Maryland et Virginie	40 à 50	15	Inférieur au chêne blanc, fabrication des voitures,
		Turkey oak	Chêne à dindons				
	Quercus lyrata	Over cup oak	Chêne à gland renfermé				
		Swamp post oak	Chêne à pieux des marais	Carolines et Georgie.	70 à 80	8 à 12 p. cir.	De bonne qualité, mais inférieur au chêne blanc.
		Water white oak	Chêne blanc d'eau				
	Quercus prinus discolor	Swamp white oak	Chêne blanc des marais	Amérique du Nord	Plus de 70		Construction et clôtures.
	Quercus prinus palustris	Chestnut white oak	Chêne blanc châtaignier				
		Swamp chestnut oak	Chêne châtaignier des marais	Georgie et Floride	80 à 90		Employé dans la fabrication des voitures et autres industries.
		White oak	Chêne blanc				

ANNEXE No 27.—LES ARBRES FORESTIERS DE L'AMÉRIQUE DU NORD—*Suite.*

Nom en botanique.	Nom anglais.	Nom français.	Principaux endroits où ils croissent.	Dimensions. Hauteur en pieds.	Dimensions. Diamètre en pouces.	Qualités, usages, etc.
Quercus prinus monticula..	Rock chestnut oak.....	Chêne châtaignier des rochers.....	Pennsylvanie et Virginie	25 à 60.....	1 20.....	Bel arbre; construction de navires, voitures, etc.
Quercus acuminata.....	Yellow oak.....	Chêne jaune.....	Etats-Unis (Ouest)...	70 à 80.....	20 à 24.....	Très bel arbre, mais pas beauc. emp. dans l'ind.
Quercus prinus chincapin...	Chincapin oak.....	Chêne de chincapin, (Georgie).....	Etats-Unis.....	2 à 3.....	.....	De très peu d'utilité.
	Small chestnut oak.....	Chêne châtaignier nain...				
Quercus virens.....	Green oak or live oak	Chêne vert.....	.....	.....	.....	
Quercus phellos.....	Willow oak.....	Chêne saule.....	Etats-Unis	50 à 60.....	20 à 24.....	De très peu d'utilité.
Quercus imbricaria	Laurel oak.....	Chêne laurier.....				
	Black Jack oak	.....	do (Ouest)	40 à 50.....	12 à 15.....	id
	.....	Chêne à lattes (Illinois)...				
Quercus cinerea.....	Upland willow oak.....	Chêne saule des landes.....	do (Sud)..	15 à 20.....	4 à 5.....	id
Quercus pumila.....	Running oak	Chêne traçant.....	do do	1 à 2.....	¼	Important pour les botanistes seulement.
Quercus heterophylla.....	Bartram's oak.....	Chêne hétérophylle ou Bartram.....	do	A peu près 30	A peu près 8.	Très rare.
Quercus aquatica.....	Water oak.....	Chêne aquatique.....	do (Sud)..	40 à 45.....	12 à 18.....	De très peu d'utilité.
Quercus ferruginea.....	Black Jack oak.....	Chêne ferrugineux	Etats-Unis (O. et E.)	20 à 30.....	.....	Propre au chauff. seulem.
	Barrens' oak.....	Chêne des prairies.....				
Quercus banisteri.....	Bear oak.....	Chêne d'ours.....				
	Black scrub oak.....	Chêne noir chétif.....	do (N. et O.)	3 à 4.....	A peu près 1.	De très peu d'utilité.
	Dwarf red oak	Petit chêne rouge				
Quercus catesbœi.....	Barrens' scrub oak.....	Chêne chétif des prairies..	Etats-Unis (Sud).....	.....	.....	Propre au chauff. seulem.
Quercus facalta.....	Spanish oak.....	Chêne falqué d'Espagne.	do do	A peu près 80	40 à 60..	Fabrication de voitures, tonnellerie, etc.
	Red oak.....	Chêne rouge.....				
Quercus tinctoria.....	Black oak.....	Chêne noir.....	Amérique du Nord...	80 à 90.	40 à 60.....	Dur; rouge; construction, bardeaux, etc.
Quercus coccinea.....	Scarlet oak.....	Chêne écarlate	do	A peu près 80	36 à 48.	Dur; bâtiments.
		Chêne d'Espagne				
		Chêne rouge.....				
Quercus ambigua	Grey oak.....	Chêne gris.....	do	40 à 60.....	12 à 18.....	Caiss. à march. et courbes pour const. de navires.
	Lake oak.....					
Quercus palustris	Pine oak.....	Chêne à chevilles.....	Etats-Unis (N. et O.)	70 à 80.....	36 à 48.....	Arbre de forme pyramid.; n'est emp. que. p. les orn.
	Swamp Spanish oak.....	Chêne d'Espagne des marais.....				

Quercus rubra	Red oak	Chêne rouge	Canada et Etats-Unis	Environ 80	36 à 48	Dur, rouge—construction, bardeaux, etc.
Quercus ilex	Holm oak	Chêne yeux ou chêne verd.	Amérique du Nord			
Quercus castanea	Chestnut oak		Canada	40 à 50		Dur ; construction.
Betula papyracea	Canoe birch (Canada)	Bouleau blanc à canot	Canada et Etats-Unis	Environ 70	Environ 36	Employé pour canots et papier.
	Paper birch	Bouleau à papier				
Betula populifolia	White birch	Bouleau blanc à feuilles de peupliers	do do	25 à 35	8 à 9	Dur ; meubles.
Betula pumila	Low birch		Canada	2 à 8		
Betula rubra	Red birch	Bouleau rouge	Canada et Etats-Unis	Environ 70	24 à 36	N'a pas beaucoup d'utilité.
	Broom birch	Bouleau à balais				
Betula nana	Alpine dwarf birch	Bouleau-nain	Canada	1 à 2		
Betula lenta (vel nigra)	Black birch	Bouleau noir	Canada et Etats-Unis	Environ 70	24 à 36	Bonne qualité pour diverses industries.
	Mountain mahogany	Acajou de montagne				
	Sweet birch	Bouleau odorant				
	Cherry birch (Canada)	Bouleau merisier				
Betula lutea (vel excelsa)	Yellow birch	Bouleau jaune	do do	60 à 70	24	Dur ; meubles.
Castanea vesca	American chestnut	Châtaignier ou marronnier d'Amérique	do do	80	36	Susceptible d'un beau poli : ameub. et art du tourneur.
Castanea pumila	Chincapin	Châtaignier chincapin	Etats-Unis (Sud)	20 à 30	10 à 12	N'a pas d'utilité.
Carpinus americana	American hornbeam	Charme	Canada	12 à 15	4 à 6	Dur ; divers usages.
	Blue beech					
	Yoke elm			25 à 30		
Fagus sylvestris	White beech	Hêtre blanc	Canada et Etats-Unis.	80 à 100	30 à 48	Inférieur au hêtre rouge pour les arts et manufact.
Fagus ferruginea	Red beech	Hêtre rouge	do do	80 à 100	30 à 48	Dur, jaune ; cadres, rabots, poign. et manches d'outils, objets faits au tour, etc
	American beech	Hêtre d'Amérique				
Chamœrops palmeto	Cabbage tree	Palmier (chou palmiste)	E.-U. (côte de l'océan)	40 à 50		Employé dans les ouvrages hydrauliques.
Ilex opaca	American holly	Houx d'Amérique	Florida et Louisiane.	Environ 40	12 à 15	Meubles et menus objets.
Diospiros virginiana	Persimons	Plaqueminier	Etats-Unis (Sud)	40 à 60	12 à 20	Dur ; de très peu d'utilité.
Acer eriocarpum	White maple	Erable blanc	Etats-Unis		12 à 15 p. cir.	De très peu d'utilité.
	Soft maple	Erable tendre				
Acer populosum	Bird's eye maple	Erable piqué	Canada, etc			Meubles.
Acer crispum	Waved maple	Erable ondé	do			do
Acer rubrum	Red flowering maple (1)	Erable à fleurs rouges		80	30	
	Swamp maple	Erable des marais	Amérique du Nord	Environ 70	36 à 48	(1) Appelé aussi "plaine" par les Canadiens. Cet arbre prod. du sucre. Bois bon pour les petit. indus. (2) Tendre, moins utile que l'érable à sucre.
	Soft maple	Erable tendre				
	Maple tree	Arbre d'érable				
	Red maple (2)	Erable rouge				
Acer saccharinum	Sugar maple (Canada)	Erable à sucre	do	60 80	12 à 20	Dur ; sucre, sculpture, montures de fusils, cadres, meubles, etc.
	Rock maple	Erable des rochers				
	Hard maple	Erable dur				

ANNEXE No 27.—LES ARBRES FORESTIERS DE L'AMÉRIQUE DU NORD—*Suite.*

Nom en botanique.	Nom anglais.	Nom français.	Principaux endroits où ils croissent.	Dimensions. Hauteur en pieds.	Dimensions. Diamètre en pouces.	Qualités, usages, etc.
Acer nigrum	Black sugar tree Black maple	Erable noir à sucre Erable noir	Amèrique du Nord	Très haut		Dur, sucre, sculpture, cadres, etc.
Acer spicatum	Mountain dwarf maple	Plaine batarde, ou bois boc.	Canada	15	3	
Acer striatum	Moose wood Striped maple	Bois d'elan Erable jaspé, ou bois barré	Canada, etc	8 à 10		De très peu d'utilité.
Acer Pennsylvanicum	Moose wood or striped maple	Bois barré, ou bois noir	Canada et E.-U.	12 à 15	3	
Acer dasycarpum	White or silver maple	Plaine blanche	Canada, etc			Dur; empl. pour la gravure.
Acer negundo	Box elder Ash leaved maple (1)	Aulne-buis Erable à feuilles de frêne.	Etats-Unis (Sud)	30 à 50	15 à 20	N'a pas d'util. dans l'ind. (1) Appelé aussi "érable à giguière" par les Français des Illinois.
Acer montanum Acer coccineum				12 à 15		
Nyssa capitata	Sour tupelo	Tupelo à fruits aigres	do			Arbre des marais; n'a pas d'utilité.
Nyssa grandidentata	Large tupelo Water tupelo Wild olive	Grand tupelo Tupelo d'eau Olivier sauvage	do	70 à 80	15 à 20	De très peu d'utilité.
Nyssa sylvatica, *vel* multiflora	Black gum Yellow gum Sour gum	Gommier noir Gommier jaune Gommier sûr	Etats-Unis	60 à 70	18 à 20	Arbre deforme pyramidale; meubles, voitures, etc.
Liquidambor styraciflua	Sweet or red gum	Gommier rouge sucre	Etats-Unis (de l'Est).	Environ 30.	12 à 24	
Nyssa aquatica	Tupelo Gum tree Sour gum Peperidge	Tupelo aquatique Gommier Gommier sûr	Etats-Unis	40 à 45	15 à 18	De très peu d'utilité.
Gymnocladus dioica, *vel* canadensis	Coffee tree Stump tree (Canada)	Arbre à café Chicot Gros fèvier ou gourganes.	Canada et E.-U.	50 à 60	12 à 15	Meubles, etc.
Pinceneya pubens	Georgia bark tree	Quinquina de la Georgia	Etats-Unis (Sud)	20 à 25	5 à 6	Médecine.
Cupressus disticha	Cypress Bald cypress Black and white cypress	Cyprès Cyprès chauve Cyprès noir et blanc	do	Environ 120.	25 à 40 p cir.	Mou; charpenterie, bardeaux, etc.

Cupressus thyoïdes	White cedar Juniper (virginia)	Cèdre blanc Genévrier	Etats-Unis	70 à 80	30 à 36	Construction, clôtures, etc.
Thuya occidentalis	Arbor vitæ White cedar	 Cèdre blanc	Canada et Etats-Unis	45 à 50.	8 à 10 p. cir.	Divers usages ; agriculture.
Larix americana	American larch Hacmatack Tamarack	Mélèze d'Amérique Epinette rouge	do	80 à 100	24 à 36	Dur ; const. de nav., trav. de ch. de fer charpenter..
Larix occidentalis	Western larch	Mélèze	Orégon			Durable ; divers usages ; produit la térébenthine de Vénise.
Juniperus virginiana	Red cedar	Cèdre rouge	Canada et Etats-Unis	40 à 45	12 à 13	Mou ; crayons, meubles, boîtes à cigares, etc.
Libacedrus decurrens	Bastard cedar	Cèdre bâtard	Californie			
Juniperus california	Rock or yellow cedar	Cèdre jaune	De l'Utah au Pacific.			Jaune ; durable ; div. usag.
Juniperus hispana	Hispanish cedar	Cèdre espagnol	Amérique du Sud			Boîtes à cigares.
Juniperus occidentalis	White cedar	Cèdre blanc	Canada et Etats-Unis	45 à 50		Divers ; agriculture.
Olea americana	Devil wood	Bois du diable	Virginie	30 à 35	10 à 12	Divers ; objets faits au tour.
Bumelia lycioïdes	Iron wood	Bois de fer	Etats-Unis (Est)			
Carpinus ostrya	Iron wood Lever wood	Bois de fer Bois à levier	Canada	35 à 40	12 à 15	do
Exythoxylon aucclatum	Iron wood Red wood	Bois de fer Bois rouge	Jamaïque			Dur ; roues d'engr., charpentes, etc., moul. etc.
Hopea tinctoria	Sweet leaves	Feuilles douces	Caroline et Géorgie	3 à 4 25 à 40 10 à 15	 7 à 8 	Teintures.
Malus coronuria	Crab apple	Pommier sauvage	Canada et Etats-Unis	5 à 18	5 à 6	
Cratægus tomentosa	Apple thorn Pear	Pommetier jaune	Canada	20 à 25	6	
Cratægus punctata	Thorn	Senellier	Etats-Unis			Dur ; léger ; rouge ; tour.
Cratægus coccinea	Scarlet fruited thorn	Pommetier rouge	Canada	20 à 25	6	Dur ; employé pour la gravure.
Cratægus crus galli	Cock spur thorn	Senellier	do	15 à 20	2 à 3	
Mespilus arborea	June berry Wild pear	Poirier sauvage	do et Etats-Unis	10 à 13 35 à 40	 10 à 12	
Pyrus arbutifolia	Choke berry	Gueule noire	do			
Pyrus communis	Pear tree	Poirier	do	10 à 12		Objets faits au tour, sculptures, planches d'indienneurs, etc.
Amelanchier canadensis	June shad bush berry	Petites poires	do	30	6	
Pyrus americana	Ash mountain	Cormier (Masquabina)	do	15 à 20	4 à 5	
Pyrus malus	Apple tree	Pommier	Amérique			Qual. moy., objets faits au tour, ébénist. d'ornem.
Magnolia grandiflora	Large magnolia Big laurel 	Grand magnolia Grand laurier Laurier tulipier	Etats-Unis	60 à 70 90 2 à 3	 24 à 36 	Mou ; charpenterie.
Magnolia glauca	Small magnolia Swamp sassafras Beaver wood	Petit magnolia Sassafras des marais Bois de castor	do	40 12 à 14 20 à 30	12 à 14 	
Magnolia acuminata	Cucumber tree	Arbre à concombre	Canada et Etats Unis	2 à 4 80	 36 à 48	Mou ; charpenterie.
Magnolia cordata	Heart leaved magnolia	Magnolia à feuilles en cœur	Géorgie	40 à 50	12 à 15	Mou.

ANNEXE N° 27—LES ARBRES FORESTIERS DE L'AMÉRIQUE DU NORD—*Suite.*

Nom botanique.	Nom anglais.	Nom français.	Principaux endroits où ils croissent.	Dimensions. Hauteur en pieds.	Dimensions. Diamètre en pouces.	Quantités, usages, etc.
Magnolia tripetala	Umbrella tree	Arbre parasol	Etats-Unis (Sud)	30 à 35	5 à 6	Agriculture.
Magnolia auriculata	Ear leaved magnolia	Magnolia à feuilles auriculées	Caroline et Virginie.	40 à 45	12 à 15	do
	Long leaved cucumber tree	Arbre à concombre à longues feuilles				
Magnolia macrophylla	Large leaved magnolia	Magnolia	Caroline du Nord	35	4 à 5	Très mou.
Fraxinus americana	White ash	Frêne blanc	Canada et Etats-Unis	A peu près 80	A peu près 36	Dur ; blanc ; charpenterie, agriculture, instruments, chariots.
Fraxinus tomentosa	Red ash	Frêne rouge	do	50 à 60	15 à 18	Charpenterie, agricul., etc.
Fraxinus viridis	Green ash	Frêne vert	Maryland et Virginie	20 à 25	4 à 5	A peu près le même que l'autre, mais plus petit ; on en emploie peu.
Fraxinus quadrangulata	Blue ash	Frêne bleu	Kentucky et Ohio	60 à 70	18 à 20	Dur ; blanc ; durable comme le frêne blanc
Fraxinus sambucifolia	Black ash	Frêne noir	Canada, etc	60 à 70	18 à 20	Dur ; très durable ; cercles, éclisses, etc.
Fraxinus platicarpa	Carolinian ash	Frêne de la Caroline	Caroline	30	petit	De peu d'utilité.
Fraxinus palustris	Ash rim	Frêne de savane	Etats-Unis			
Zanthoxylum	Prickly ash	Frêne piquant	Canada	10 à 12		Employé en médecine.
Gordonia lasyanthus	Loblolly bay		Floride et Louisiane.	60	18 à 20	Tannage.
Gordania pubescens	Franklinia		Etats-Unis (Suite)	30	6 à 8	
Cornus florida	Dog wood	Bois de chien	Canada et Etats-Unis	30 à 35	9 à 10	Dur ; rouge ; objets faits au tour.
		Bois de flèches bâtard				
Cornus circinata	Round leaved cornell	Bois de calumet	Canada, etc	6 à 10		
Cornus stolenifera	Dog wood (red ozier)	Osier rouge	do	3 à 10		
Cornus sericea	Kinnikinik	Kinnikinik	do	3 à 10		
Piscidia crythrina	Dog wood	Cornouiller	Jamaïque			Dur ; roues, voitures, etc.
Rhododendron maximum	Swamp laurel	Laurier des marais	Canada et Etats-Unis	20 à 25	4 à 6	Dur ; rouge ; objets faits au tour.
	Great laurel	Grand laurier.				
Kalmia latifolia	Sheep laurel	Laurier à mouton	Pennsylvanie et vers le sud.	18 à 20		Dur ; manches d'outils et instruments de musique.
	Mountain laurel	Laurier des montagnes				
	Callico tree					
Cerasus virginiana	Wild cherry	Cerisier sauvage	Canada et Etats-Unis	30 à 40	8 à 12	Dur ; meubles.
	Choke cherry	Cerisier à grappe				

Cerasus caroliniana	Wild orange	Orange sauvage	Carolines et Géorgie	40	10 à 15	Dure ; meub. de bois de rose.
Cerasus borealis	Red cherry	Cérisier à fruits rouges	Canada	25 à 30	5 à 8	
Prunus serotina	Wild black cherry	Cérisier d'automne Cérisier noir	do	80	40	Dur ; rouge—meubles ; est susceptible d'un beau poli.
Cerasus rubra	Red cherry	Cérisier rouge	do			
Prunus pumila	Dwarf cherry	Cérises des sables	Canada et Etats-Unis	2		
Prunus Pennsylvanica	Wild red cherry	Petites merises	do	25	10 à 12	
Annona triloba	Papaw	Assimiler	Canada et Etats-Unis	30	6 à 8	Mou ; de très peu d'utilité.
Gleditschia triacanthos	Honey locust	Févier à miel	Amérique du Nord	env. 40	env. 36	Dur ; clôture.
Gleditsch a monosperma	Water locust	Locust aquatique	Etats-Unis (sud)	50 à 60	12 à 24	De très peu d'utilité.
Laurus sassafras, vel sassafras officinalis	Sassafras	Laurier sassafras	Amérique du Nord	18 à 20		Tournage ; ébenisterie et médicine.
Laurus caroliniensis	Red bay	Laurier rouge	Georgie et Floride	60 à 70	15 à 20	Médicine ; est suscept. d'un beau poli ; meubles.
Plantanus occidentalis	Plane occidental Button wood Water beech (Virginia) Sycamore (Ohio) Cotton tree (Canada)	Platane d'Amérique Bois à bouton Hêtre d'eau Sycomore Cotonier	Canada et Etats-Unis	60 à 70	10 à 12 pds. c.	Médecine ; susceptible d'un beau poli ; rouge ; meubl. et instruments de musiq.
Lyriodendron tulipifera	Poplar Tulip tree Yellow or white poplar White wood	Peuplier Tulipier Peuplier jaune ou blanc Bois blanc Canada Bois jaune (Illinois)	do	70 à 80	18 à 30	Médecine ; construction ; meubles ; papier.
Bignonia catalpa	Catalpa tree	Arbre des Catawbaws	Carolines et Géorgie	50	18 à 20	Blanc ; durable ; poteaux.
Andromeda arborea	Sorrel tree	Arbre à l'oseille	do	5 à 6	1 à 1½	Mou ; de très peu d'utilité.
Celtis occidentalis	American nettle tree	Micocoulier d'Amérique	Virginie et Illinois	60 à 70	18 à 20	Employé pour voitures
Celtis crassifolia	Hoop ash Hackberry tree Black elder	Frêne à cercle Micocoulier Aune noir	do	80	18 à 20	Blanc ; clôtures.
Morus rubra	Red mulberry	Mûrier rouge	Etats-Unis (de l'est)	60 à 70	18 à 24	Médecine ; rouge ; très durable ; poteaux et charp.
Morus tinctoria	Fustic	Mûrier	Amérique			Teinture ; ouvrage à la mosaique et obj. faits au tour.
Pavia lutea	Buck eye Yellow pavia	Œil de daim Pavia jaune	Carolines et Géorgie	60 à 70	36 à 40	Mou.
Æsculus ohicensis	American horse chestnut Ohio buck eye	Marronnier d'Amérique Œil de daim (Ohio)	Etats-Unis	30 à 35	12 à 15	De très peu d'utilité.
Robinia pseudo accasia	Locust Yellow locust Red locust Black locust	Robinier ou Acacia Acacia jaune Acacia rouge Acacia noir	Canada et Etats-Unis	70 à 80	36 à 40	Dur ; clôtures.
Robinia viscosa	Rose flowering locust	Acacia à fleurs roses	Etats-Unis			Dur ; de très peu d'utilité.
Virgilia lutea	Yellow wood	Bois jaune	Tennessee	40	12	Teinture.
Ulmus americana	White elm	Orme blanc	Canada et Etats-Unis	60	30 à 36	Qualité moyenne ; blanc ; douelles, cercles, etc.
Ulmus alata	Wahoo		Basse-Virginie	30	9 à 10	Dur ; rouge ; voitures.

ANNEXE N° 27.—LES ARBRES FORESTIERS DE L'AMÉRIQUE DU NORD—*Suite.*

Nom botanique.	Nom anglais.	Nom français.	Principaux endroits où ils croissent.	Dimensions. Hauteur en pieds.	Dimensions. Diamètre en pouces.	Quantités, usage, etc.
Ulmus rubra, *vel* fulva	Red elm	Orme rouge	Etats-Unis (de l'est)	50 à 60	15 à 20	Qual. moy. ; rouge ; charp.
	Slippery elm					
	Moose elm	Orme d'élan				
		Orme gras (Illinois)				
Ulmus racemosa	Cork elm	Orme liége	Canada			
Ulmus americana	Grey elm	Orme gris	Amérique			
Ulmus prœdura	Rock elm	Orme dur (Charme)	Canada			
Planera ulmifolia	Planer tree		Géorgie	35 à 40	12 à 15	Très rare.
Populus tremuloïdes	American aspen	Tremble d'Amérique	Canada et Etats-Unis	30	5 à 6	Mou ; de très peu d'utilité.
Populus grandidentata	American large aspen	Grand tremble d'Amérique	do	40 à 45	10 à 12	do blanc ; charpenterie
	Large toother aspen	Peu; lier				
Populus argentea, vel gossipium, xylum	Cotton tree	Arbre à coton	Amérique du Nord	70 à 80	24 à 36	do jaune ; de très p. d'ut.
Populus hudsonica	American black poplar	Peuplier noir d'Amérique	Canada et Etats-Unis	30 à 40	12 à 15	
Populus monilifera	Virginian poplar	Peuplier de la Virginie ou Liard.	Virginie, etc	60 à 70	30 à 36	
Populus canadensis	Cotton wood	Bois à coton	Canada et Louisiane	70 à 80	36 à 40	Qualité moyenne ; blanc.
	Balm	Peuplier ou Liard				
Populus angulata	Carolinian poplar	Peuplier de la Caroline	Etats-Unis	80	36	Mou ; blanc.
Populus balsamifera	Balsam poplar	Peuplier baumier	Canada et Etats-Unis	80	36	do coloré ; charpenterie.
Populus candicans	Heart-leaved balsam poplar	Baumier à feuilles en cœur.	Etats-Unis	40 à 50	18 à 20	Très mou.
Balsamina fulva	Balsam	Baumier ou Balsamier	Canada et Etats-Unis			
Tilia americana	Bass wood	Tilleul	Canada et Etats-Unis	70 à 80	36 à 40	Mou ; blanc ; flexible.
	White wood	Bois blanc				
Tilia alba	White lime	Tilleul blanc	Etats-Unis	40	18	
Tilia pubescens	Downy lime tree	Tilleul à feuilles velues	Caroline et Georgie	40 à 50	18 à 20	Mou ; blanc.
Alnus serrulata	Common alder	Aulne commun	Canada et Etats-Unis	8 à 12	2	
Alnus glauca, vel incana	Black alder	Aulne noir	do	18 à 20	3	Teinture.
Salix nigra	Black willow	Saule noir	Etats-Unis	30 à 35	12 à 15	Mou.
Salix ligustrina	Champlain willow	Saule du lac Champlain	Canada et Etats-Unis	25	7 à 8	
Salix lucida	Shining willow	Saule luisant	do	18 à 20		
	Willow weeping	Saule pleureur				
Cynosbalus odorifera	Sweet briar	Eglantier odorant	Canada, etc.			
Benzuinum odoriferum	Bush "spice"	Faux benjoin	Canada	6 à 12		
Lignum album	Deal	Bois blanc				

Sambucus nigra	Elder	Sureau	Amérique			Mou; objets faits au tour; règles, navettes, sève, chevilles.
Sambucus canadensis	Common elder	Sureau blanc	Canada	5 à 10		
Sambucus pubens	Red berried elder	Sureau rouge	do			
Corylus rostrata	Beaked hazelnut	Noisettier coudrier	do	2 à 5		
Corylus americana	Wild hazelnut tree	Noisettier	Canada, etc.	4 à 8		
Taxus baccata	Ground hemlock	Petit buis "if"	Canada			
Viburnum lantanoides	Hobble bush	Bois d'orignal	do	6		
Viburnum opulus	High cranberry	Pimbina	do	12		
Cercocarpus ledifolins	Mountain mahogany	Acajou de montagne	Montagnes-Rocheus's			Dur; rouge foncé; ornements.
Maclura aurantiaca	Osage orange	Bois d'arc	Arkansas, etc.			Dur; jaune; de très longue durée; wagons et instruments.
Prunus americana	Wild yellow plum Wild red plum	Prunier sauvage Prunier rouge sauvage	Amérique	20	4	
Prunus maritima	Beach plum	Prunier maritime	Canada, etc.	2 à 4		
Sequoria gigantea	Redwood	Bois rouge	Californie			
Dalbergia	Rosewood	Rosier	Amérique			Un peu dur; pianos; meubles, ouv. faits au tour, etc.
Amelanchier sorbus canadensis	Service tree	Sorbier	Canada et Etats-Unis			Rouge; dur et de longue durée; manc. d'outils, etc.
Rhus glabra	Smooth sumac	Vinaigrier	Canada	2 à 10		Teinture.
Rhus typhina	Staghorn sumac	Vinaigrier	do	30	6 à 8	Mosaïque.

ANNEXE No 28.

RAPPORT

SUR LE

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX

DU

CANADA

DONNANT UN HISTORIQUE DE SON ÉTABLISSEMENT, UN ÉTAT DES FRAIS D'ENTRETIEN QU'IL EXIGE, ETC.

PAR

F. N. GISBORNE, contrôleur.

ANNEXE No 28

(N° 30279.)

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET SIGNAUX SOUS LE CONTROLE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DU CANADA.

HISTORIQUE.

Colombie-Britannique.

Le 12 mars 1864, le gouvernement de cette province accorda un acte d'incorporation à la compagnie de télégraphe de l'Etat de Californie. Cet acte autorisait la compagnie à construire et exploiter des lignes sur la terre ferme, et à immerger des câbles pendant une période de 25 ans, avec privilèges exclusifs pendant vingt ans, à la condition que dans un délai de dix-huit mois, Victoria serait en communication télégraphique avec les Etats-Unis et que des rapports exacts et complets de toutes recettes et dépenses seraient faites au secrétaire de la colonie, chaque année, et approuvés par lui.

Le 22 février 1865, fut passée une ordonnance révoquant la clause accordant un monopole à la compagnie de télégraphe de l'Etat de Californie, et ces lignes et câbles télégraphiques furent achetés par la compagnie dite " The Western Union *Extension* Company." A la même date, un acte d'incorporation fut accordé à P. M. Collins et ses associés, dont l'objet immédiat était de construire une ligne télégraphique partant de la Californie et traversant la Colombie-Britannique et l'Alaska pour aboutir au détroit de Behring, où elle serait reliée à la Russie par un câble sous-marin et communiquerait avec l'Europe par une ligne établie sur le continent d'Asie. Cette charte devait durer trente ans, et elle spécifiait que la cité de Wesminster serait reliée par télégraphe aux Etats-Unis, et que communication télégraphique serait maintenue en permanence avec la Russie.

Aux termes de cette charte une ligne fut établie du Territoire de Washington à la ligne frontière de la Colombie-Britannique, près Matsqui, jusqu'à New-Westminster, et depuis Matsqui, par la route de la rivière Fraser, jusqu'à Quesnelle, d'où elle fut continuée sur un certain parcours, jusqu'au delà de Fort-Stager, sur la rivière Skeena ; à ce point, les travaux furent suspendus, et, ultérieurement, la section située au nord de Quesnelle fut abandonnée, lorsque l'on eut réussi à immerger des câbles en 1865 et 1866 dans l'océan Atlantique. On dit que cette entreprise malheureuse coûta près de $2,000,000.

La compagnie dite " Western Union *Extension* Company " acheta aussi les lignes, et une ordonnance en date du 15 avril sanctionna ces achats.

Le 30 janvier 1866, un acte d'incorporation fut accordé à la compagnie de télégraphe dite " Western Union " ; cet acte confirmait l'achat, par cette compagnie, des lignes et privilèges de la compagnie dite " Western Union Extension Company."

Finalement, le 27 septembre 1880, le gouvernement fédéral du Canada acheta de la compagnie de télégraphe " Western Union," tous ses câbles, lignes et privilèges, dans les limites de la province de la Colombie-Britannique, et le 1er jour de janvier 1881, ce transfert fut consommé par la livraison des lignes et câbles en question.

Cet achat rendait le gouvernement du Canada propriétaire de 450 milles de lignes par terre et de seize milles de câble, moyennant la somme très modeste de $24,000, et lui épargnait, chaque année, le paiement des sommes suivantes :—

$4,000 de subvention qu'il payait à la compagnie de télégraphe " Western Union."

$2,500, représentant les frais annuels d'entretien de la ligne télégraphique traversant le territoire de Washington, et

$6,000, représentant la moyenne annuelle des frais d'entretien des câbles par la route de San Juan.

Le gouvernement gagnait aussi les $1,200 de subvention payées par la compagnie de télégraphe " Western Union ", pour le transfert du service à la frontière, plus $10,000 à $12,000 représentant les recettes annuelles de la station de Pictou. En même temps, le tarif des dépêches, entre Victoria et San Francisco, était réduit de $2.00 à $1.50 pour dix mots, tarif dont 50 centins sont actuellement portés au crédit des lignes du gouvernement canadien. Jusqu'à présent, le gouvernement canadien a donc gagné, dans cette transaction, plus de $25,000 par année, et de plus, le tarif général a été réduit ; enfin, si l'on en juge par les deux dernières années, ces avantages ne peuvent manquer d'augmenter rapidement.

Depuis que le transfert précédent a eu lieu, le gouvernement a abandonné la vieille ligne de câbles immergés sur les fonds rocheux et à travers les chenaux à courants rapides de la route de l'île San Juan, et a fait poser de nouveaux câbles, ou réparé les anciens, dans les limites des eaux britanniques, entre l'île Vancouver, par Nanaïmo et la Pointe Gray, sur la terre ferme, jusqu'à New-Westminster, sous la direction de F. N. Gisborne, le contrôleur qu'il a nommé le 1er mai 1869. Aujourd'hui, le gouvernement se propose de poser un câble de réserve entre Victoria et la Pointe Angelos, sur le territoire de Washington ; ce câble servira à maintenir les communications dans le cas où la ligne de terre serait temporairement dérangée.

Le tableau suivant indique les lignes qui sont actuellement en opération :—

Câbles.

	Milles marins.
A travers Saanich Arm, île Vancouver.	2
Entre l'île Vancouver et l'île Gabriola	1
Entre l'île Valdès et la Pointe Gray	20
A travers la rivière Fraser (2 câbles d'un demi-mille chacun).	1
Total	24

Lignes télégraphiqnes.

	Milles statutaires.
De Victoria à New-Westminster, par Nanaïmo	139
De New-Westminster au Creek de la Cache, par Matsqui	217
(De New-Westminster à la frontière, second fil de 36 milles.)	
Du Creek de la Cache à Barkerville, Cariboo	272½
" " à Kamloops	48
Total (y compris les câbles ci-dessus mentionnés)	676½

Le Manitoba et les provinces du Nord-Ouest.

En 1872-73, lorsque le gouvernement du Canada résolut de construire le chemin de fer du Pacifique, il fut jugé opportun d'établir une ligne télégraphique provisoire entre la côte de l'ouest du lac Supérieur, par Selkirk et le nord du lac Manitoba, jusqu'à Fort-Edmonton, et de là, par la Passe de la Tête-Jaune et la rivière Thompson du nord, jusqu'au Creek de la Cache, Colombie-Britannique, en reliant cette ligne à celles que le gouvernement avait alors établies dans cette province. On évaluait à 1,779 milles la longueur totale de cette ligne dont l'établissement, au chiffre des contrats subséquemment adjugés, devait coûter $1,024,640, plus une dépense annuelle de $47,720 pour exploitation et entretien.

Le tableau suivant explique ces contrats et les résultats qu'ils ont donnés :—

TABLEAU synoptique des contrats adjugés pour la construction du télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique.

Entrepreneurs.	Oliver, Davidson et Cie.	Sifton, Glass, et Cie.	R. Fuller.	F. J. Bernard.	Totaux.
Sections	Fort-William—Selkirk	Selkirk—Livingston	Livingston—Edmonton	Edmonton-Cr. de la Cache	
Distances	410 milles	295 milles	517 milles	557 milles	1,779 milles. N.B.—1,300 milles seulement sont construits.
Construction.					
Date du contrat	9 février 1875	17 octobre 1874	30 octobre 1874	9 novembre 1874	
Prix du contrat par mille	$590 à travers le bois ; $435 à travers la prairie (y compris entretien).	$492 à travers le bois ; $189 à trav. la prairie.	$213.18	$495.00	
Epoque fixée pour l'achèvement	31 décembre 1876	13 octobre 1875	1er juillet 1876	2 octobre 1876	
Date de l'achèvement	28 août 1878	1er août 1876	15 juillet 1876		
Entretien.					
Contrats pour l'entretien.	$10 de plus par mille pour l'exploitation, $4,100 plus les profits du tarif.	$16 par mille, $4,720 plus les profits résultant de l'application du tarif.	Environ $25.16 par mille, $13,000 plus les profits résult de l'app du tar.	$46.50 par mille, $25,900.-50 plus les profits rés. de l'applicat. du tarif.	
Entretien et exploitation.	28 août 1883	1er août 1881	15 juillet 1881		
Date de l'expir. du contrat.	Annulé le 30 juin 1882				
(Mont. prob. représ. par les entrep. pour la construct., l'entret. et l'exploit. etc., *voir* rapport sur le ch. de fer C. du P., 1879, p. 137.)	$268,050.00	$146,020.00	$197,353 00	$413,217.00 (Annulé après paiement partiel). A déduire	$1,024,640 00 $ 338,538 00 $ 686,102 00
Montant payé en règlem. de toutes réclamations.	$254,463.62	$140,760.00	$200,261.03	$74,679.16	$678,543.60 ; y compris $106,483.50 pour entretien et exploit., de juil. 1876 à juillet 1882.

MEMO.—Sur les 1,300 milles de ligne télégraphique construits, on en a abandonné 465 au Nord-Ouest et 30 à la Colombie-Britannique. Actuellement, 835 milles de ces lignes sont permanemment exploités, y compris 48 milles à la Colombie-Britannique.

Le 1er juillet 1882, ces lignes télégraphiques ont été transférées du département des chemins de fer et canaux à celui des travaux publics, et font maintenant partie du service de télégraphes et signaux du gouvernement.

Les autorités du chemin de fer canadien du Pacifique ayant modifié le tracé de cette ligne, et le fonctionnement et l'entretien de la ligne télégraphique au nord du lac Manitoba ayant été reconnus trop coûteux, par suite des obstacles physiques qu'on rencontre sur le parcours, la section de Selkirk à Humbolt (435 milles) a é é entièrement abandonnée, et Battleford et Edmonton seront désormais reliés par une ligne établie entre Humbolt—par Touchwood et Fort-Qu'Appelle—et la station de Qu'Appelle, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, puis, de là, par les fils de la compagnie du chemin de fer jusqu'à Winnipeg et les provinces de l'est.

PROVINCES MARITIMES—FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Pendant la session du parlement, en 1876, un comité spécial fut nommé pour étudier la possibilité et les avantages de l'établissement d'un réseau de câbles sous-marins et de lignes télégraphiques reliant les plus grandes îles au littoral de la Confédération.

Les dépositions et rapports soumis par l'honorable Théodore Robitaille, président du comité, peuvent se résumer comme suit:—

Pendant les six années écoulées de 1869 à 1875, 144 navires, représentant 57,599 tonneaux, et évalués ensemble à $1,533,902, plus 98 personnes, ont péri sur le fleuve Saint-Laurent et les îles d'Anticosti et de la Madeleine;

Une grande partie de ces pertes aurait été prévenue si l'on eût pu obtenir de prompts secours, grâce à des communications télégraphiques;

Plusieurs décès et de grandes souffrances auraient été prévenus par ce moyen de se procurer des secours jusqu'aux théâtres de ces désastres;

L'établissement de ces communications aurait fait baisser le taux des assurances maritimes;

Que 6,000 navires, représentant 3,000,000 de tonneaux et une valeur de $140,000,000, et transportant près de 100,000 hommes, ont fréquenté, chaque année, le golfe et le fleuve Saint-Laurent;

Que des observations météorologiques précieuses, des avis sémaphoriques et des avis concernant le mouvement des glaces pourraient être ainsi obtenus;

Et, finalement, que des bulletins quotidiens relatifs aux bancs de poissons, à la présence de la boitte dans les diverses localités, etc., constitueraient des renseignements précieux pour les pêcheurs.

Ces faits concluants et précieux furent représentés au gouvernement par les Chambres de commerce de Montréal et Québec, et par l'honorable député de Gaspé, M. le Dr Fortin.

Pendant la session de 1879, une subvention de $15,000 par année fut votée pour l'établissement de communications télégraphiques avec l'île d'Anticosti et le groupe des îles de la Madeleine, y compris le Rocher aux Oiseaux, et M. Frédéric Newton Gisborne, ingénieur et électricien d'expérience fut nommé contrôleur du service des télégraphes et signaux du Canada.

Toutefois, la subvention ci-dessus fut trouvée insuffisante pour engager quelque compagnie légalement constituée à construire, poser et entretenir les câbles sous-marins et les lignes télégraphiques nécessaires pour ce service, et pendant la session suivante la subvention fut capitalisée par un crédit de $200,000, et les opérations commencèrent activement. Dans l'intervalle, le gouvernement avait accordé un boni de $16,000 à la compagnie de télégraphe de Montréal pour construire une ligne riveraine entre Métis et Ristigouche, et subséquemment, un octroi de $20,000 pour l'érection d'une ligne sur le littoral entre Canso et Dartmouth, Nouvelle-Ecosse.

Au printemps de 1880, M. Gisborne fut envoyé en mission à Londres, afin de demander des soumissions pour les câbles, lignes, etc., nécessaires, ainsi que pour sur-

veiller l'équipement du vapeur du gouvernement le *Newfield* pour la pose et la réparation des câbles. Finalement, contrat fut passé avec la compagnie dite "Indian Rubber, Gutta Percha and Telegraph Works Company," de Londres, pour les câbles suivants qui furent tous immergés avec succès pendant les mois d'octobre et de novembre suivants:

	Milles marins.
De Gaspé, province de Québec, à Anticosti	44.27
Du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux îles de la Madeleine	54.90
De la Grosse-Isle, îles de la Madeleine, au Rocher-aux-Oiseaux	18.26
A travers l'entrée du Grand Bras-d'Or, Cap-Breton	0.50
" le détroit du Havre-des-Maisons, îles de la Madeleine	0.14
D'Esport à l'Ile Campo-Bello, Nouveau-Brunswick	1.90
De Campo Bello au Grand-Manan	7.28
A travers la rivière Saguenay	1.25
Total	128.50

En 1880-81 et 1882, les lignes télégraphiques suivantes ont été établies:

	Milles statutaires.
Sur l'île d'Anticosti	214
Reliement avec le Bassin de Gaspé	28
Sur le groupe des îles de la Madeleine	83½
Reliement entre Meat-Cove et Sydney-Nord, Cap-Breton	126½
Reliement entre Low-Point et Lingan	5
Sur l'île Campo-Bello, Nouveau-Brunswick	8
" Grand-Manan	21
Entre Canso et Dartmounth, Nouvelle-Ecosse	208½
De la Baie-Saint-Paul à Chicoutimi, province de Québec	92
De la Malbaie (*Murray Bay*) à Bersimis, province de Québec	147½

Récapitulation.

Câbles	128½ milles marins
Lignes télégraphiques	934 milles statutaires
Total	1,062½

MEMO.—Les lignes subventionnées sur la rive sud du fleuve et du golfe Saint-Laurent, et celle qui est établie entre Port-au-Basque et le Cap Ray, Terreneuve, ne soit pas comprises dans le service du gouvernement, ni dans l'évaluation des distances.

SERVICE DES SIGNAUX.

En correspondance avec les lignes sus-mentionnées des stations de signaux sont déjà établies aux endroits suivants et l'on s'occupe d'y ajouter d'autres stations:

L'Islet.
Rivière-du-Loup.
Pot-à-l'Eau-de-vie.
Rimouski
Phare de la Pointe-au-Père.
Petit-Métis.
Matane
Cap-de-Chatte.
Rivière-Martin.
Cap-de-la-Madeleine.
Pointe-Renommée.
Cap-des-Rosiers.
Phare du Cap-Désespoir.
Pointe au Maquereau.
Ouest.
Sud-Ouest.
Sud.
Heath.
Ile-Amherst.
Grosse-Isle.
Rocher-aux-Oiseaux.
Meat-Cove, C. B.
Low-Point.
Phare du Cap-Ray, Terreneuve.

Le code international de signaux est en usage aux stations sus-mentionnées.

A toutes les stations où les renseignements suivants peuvent être utilisés on affiche et publié gratis des publications quotidiennes des pêcheries, donnant la quantité et l'espèce de boitte disponibles ; le nombre de bateaux faisant la pêche, les bancs et la prise de poisson, des bulletins météorologiques et maritimes. Ce dernier service a été récemment placé sous le contrôle du département de la marine et des pêcheries.

Les lignes appartenant au gouvernement fédéral comprennent aujourd'hui :

13 câbles sous-marins, dont la longueur réunie est de -	152 milles.
8 réseaux de lignes télégraphiques par terre, dont la longueur est de - - - - - - - -	2,566 id.
Total - -	2,718 id.

En terminant, j'ai l'honneur de soumettre une mappemonde sur laquelle sont indiqués les câbles sous-marins du monde entier, ainsi que les principales lignes télégraphiques. En la consultant on peut voir les avantages que le Canada offre pour l'établissement de câbles et de lignes télégraphiques reliant la Grande-Bretagne à ses colonies de l'Australie, à la Chine et au Japon.

F. N. GISBORNE,
Contrôleur.
Service des télégraphes et signaux.

OTTAWA, le 15 décembre 1882.

ANNEXE No 29.

LETTRES DE L'HON. P. FORTIN, M.P.,

SUR LE

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE ET LE SERVICE DES SIGNAUX

DANS LE

GOLFE SAINT-LAURENT;

AUSSI, SUR LE

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NORVÈGE,

DÉMONTRANT SON IMPORTANCE RELATIVEMENT AU DÉVELOPPEMENT DES PÊCHERIES MARITIMES DE LA NORVEGE.

ANNEXE No 29.

(N° 19,591.)

LETTRES DE L'HONORABLE P. FORTIN, M. P., SUR LE SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE ET LE SERVICE DES SIGNAUX DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT; SUR LE SERVICE DES SIGNAUX DES ETATS-UNIS, ET SUR LE SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NORVÉGE.

LE SYSTÈME DU GOLFE.

OTTAWA, 28 novembre 1881.

MONSIEUR,—Dans la première semaine du mois de mai 1875, six grands steamers, portant au delà de mille personnes, outre de riches cargaisons, étaient considérablement retardés, quelques-uns d'entre eux de plusieurs semaines, dans leur course à travers le golfe Saint-Laurent. C'était l'avant-garde de la flotte des steamers, venant d'Europe, qui visitent tous les ans nos ports de Québec et de Montréal.

Grande anxiété partout, en Canada, aux Etats-Unis, en Europe, comme on le pense bien. Et aucune voie de communication quelconque avec les côtes ou les îles près desquelles ces navires pouvaient se trouver. Avaient-ils été coulés à fond en haute mer? Avaient-ils été jetés à la côte par les glaces? Ou bien étaient-ils simplement retenus par une barrière infranchissable de glaces, à l'entrée du port? Nul ne le savait; nul ne pouvait le savoir!

L'idée d'un système de télégraphe sur les côtes et les îles du golfe fut lancée dans le public, à la suite de la commotion produite dans les cercles maritimes par la crainte de la perte de ces navires. Je dois ajouter que l'on acquit alors la conviction qu'il manquait un auxiliaire puissant à la navigation du Saint-Laurent. La presse accueillit cette idée avec faveur, et l'on peut dire que les armateurs et les marins l'appuyèrent de toutes leurs forces, car ils y virent un nouveau moyen de développer la navigation de cette magnifique voie d'eau.

En 1876, un comité de la Chambre des communes, après avoir étudié le système de télégraphe recommandé, ses avantages et son coût probables, fit un rapport tout à fait favorable à son établissement.

Bientôt le gouvernement prit l'affaire en mains, car l'opinion publique le lui demandait, et en 1879 il fut voté par le parlement une somme de $35,000, dont $20,000 pour une ligne de télégraphe côtier entre Halifax et Canso; quant aux $15,000 restant de cette somme, elle devait constituer une subvention annuelle et perpétuelle offerte aux capitalistes pour engager quelques-uns d'entre eux à ériger et à faire fonctionner les systèmes télégraphiques des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti.

Mais l'essai ne réussit pas, parce que l'entreprise paraissait aventureuse, bien qu'elle ne le fût pas en réalité.

L'année suivante, 1880, $10,000 de la subvention de $15,000 furent capitalisées à 5 pour cent, ce qui donna ($200,000) deux cent mille piastres, et une fois cette somme votée par le parlement, le département des travaux publics se mit sérieusement à l'œuvre. Un service spécial fut organisé dans ce département, appelé le service des télégraphes et des signaux, et on en confia la charge à M. F. N. Gisborne, dont les connaissances et l'habileté pour tout ce qui regarde les télégraphes, soit de terre, soit de mer, sont bien connus.

Je suis revenu sur ces faits, dans ma lettre, afin de faire voir que ce n'est qu'au bout de cinq ans de travail et d'étude que l'idée des télégraphes côtiers, pour venir en aide à la navigation dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, put être mise à exécution.

Depuis, les travaux de construction des lignes de terre, ainsi que les opérations de l'immersion des câbles électriques, ont marché avec assez de rapidité. Ces travaux ont été bien exécutés, et avec économie; les matériaux employés sont tous de première qualité, et enfin les systèmes des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti, estimés à ($200,000) deux cent mille piastres, n'ont coûté en réalité que ($180,000) cent quatre-vingt mille piastres. Et avec la balance on a érigé des lignes télégraphiques côtières fort utiles dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, entre autres, le système télégraphique de l'île du Grand-Manan.

Je donne plus bas un état que je dois à l'obligeance de M. Gisborne, indiquant les systèmes et le nombre de milles de télégraphes sur terre en opération, ainsi que le nombre de milles de câbles électriques immergés.

I.

SYSTÈME DES ILES DE LA MADELEINE ET DU CAP-BRETON.

Ce système se compose comme suit :

83½ milles de lignes télégraphiques sur les îles de la Madeleine.

54 90/100 milles de câbles électriques entres les îles de la Madeleine et le Cap-Breton, et 113½ milles de lignes télégraphiques entre Meat-Cove et Sydney, auxquels il faut ajouter 13 milles pour la ligne de Baddeck, en tout 126½ mllles.

Il y a neuf (9) stations en opération sur les îles de la Madeleine et sur les lignes du Cap-Breton.

II.

SYSTÈME DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Ce système se compose comme suit :

Ligne du Bassin de Gaspé à l'Anse à Fougère, 28 milles.

Câble électrique entre l'Anse à Fougère et l'île d'Anticosti, 44 milles.

Ligne sur l'île d'Anticosti, 213¾ milles.

Il y a maintenant (7) sept stations de télégraphe, dont quatre sont aussi des stations de signaux, en pleine opération sur l'île d'Anticosti.

III.

SYSTÈME DE LA CÔTE NORD DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-LAURENT.

Il se compose comme suit :

Une ligne entre la Baie Saint-Paul et Chicoutimi : c'est une ligne latérale pour la navigation du Saguenay, longue de 92 milles, avec six stations en opération.

La ligne principale part de la Malbaie (*Murray Bay*). Commencée l'année dernière, elle a atteint, cet automne, le village de Mille-Vaches.

Un câble de un mille de longueur a été immergé à travers le Saguenay.

Ligne de la Malbaie à Mille-Vaches, 85 milles.

Il y a (8) huit stations en opération.

IV.

SYSTÈME DU TÉLÉGRAPHE CÔTIER D'HALIFAX À CANSO, N.-E.

Ce système se compose d'une ligne érigée le long de la côte et qui plus tard sera mise en communication, au moyen de sémaphores, avec les phares construits sur les îles qui bordent cette côte.

Longueur, 210 milles.

Il y a dix sept (17) stations en opération.

V.

SYSTÈME DE L'ILE DU GRAND-MANAN.

Ce système se compose d'une ligne qui traverse cette île dans le sens le plu large : longueur, 28¼ milles, avec un câble de 9$\frac{1}{100}$ de longueur qui relie cette île à la terre ferme, vis-à-vis Campo-Bello.

Il y a six (6) stations en opération.

Ce qui fait pour la province de Québec:
502¼ milles de lignes sur terre,
74 milles de câble électrique.
Pour la province de la Nouvelle-Ecosse :
364¼ milles de lignes sur terre,
36 milles de câble électrique.
Pour la province du Nouveau-Brunswick :
28¼ milles de lignes sur terre,
9$\frac{18}{100}$ milles de câble électrique.
Total.—Lignes de telégraphe sur terre, 895½ milles.
Câbles électriques sous-marins, 119 "

Nombre total de stations, (47) quarante-sept, sans compter les 6 stations sur l'embranchement de Chicoutimi.

GOLFE SAINT-LAURENT.

LIGNES PROJETÉES.

Les systèmes télégraphiques des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti étant terminés et en plein fonctionnement, il faut tourner nos regards du côté de la ligne de la côte nord.

Dans les commencements, on ne pensait pas pouvoir se rendre jusqu'au détroit de Belle-Ile, à cause de difficultés sérieuses que l'on appréhendait dans l'exécution d'une semblable entreprise, sur certains points de cette côte. Mais en 1878, après de nouvelles études, l'idée d'aller jusqu'à la baie de Forteau, dans le détroit de Belle-Ile, fut énoncée, et la presse, comme le public, lui fit un bon accueil.

Plus on étudie cette question, plus on reconnaît que depuis que toute la marine à vapeur et un bon nombre de navires à voiles ont adopté le détroit de Belle-Ile comme la route la plus directe et la plus courte, pour se rendre de la mer Atlantique aux ports de Québec et de Montréal, il faut leur fournir des facilités sous forme de communications télégraphiques avec les côtes et les havres et rades qui bordent ce détroit.

En effet, à l'heure qu'il est encore, ces côtes à peine habitées, stériles, et qui n'offrent aucune autre ressource que la pêche, sont tout à fait sans communications, soit par service postal, soit par voie télégraphique, avec le centre du pays, et si un accident arrive à un navire dans ces parages, il n'existe aucun moyen de faire connaître promptement sa position dangereuse et de lui faire porter à temps les secours nécessaires.

Le commerce demande donc avec instance l'extension de la ligne télégraphique de la côte nord jusqu'à la baie de Forteau, ou plutôt la Pointe Amour (qui gît à l'est de cette baie et où il y a un phare et un sifflet d'alarme), pour les besoins de la grande navigation. Mais nous gagnerons encore plus que cela par l'érection de cette ligne, car lorsqu'il y aura une station télégraphique au phare de la Pointe Amour, qui se trouvera ainsi en communication constante avec le Canada, les Etats-Unis, le monde entier, pour ainsi dire, il sera possible de mettre à terre dans la baie de Forteau, qui est d'un accès facile en tout temps, pendant la saison de la navigation, des dépêches, une liste des passagers, des messages privés, etc., etc., après " cinq jours de traversée seulement de Moville, Irlande."

Cette route serait donc la plus rapide d'Europe ou d'Amérique pour la transmission des nouvelles par steamers ! Et sous ce rapport elle donnerait une supériorité in-

contestable au Canada. Ce serait, à certains égards, la réalisation du voyage tant désiré de " cinq jours entre l'Europe et l'Amérique."

En effet, le voyage de mer n'existe en réalité que quand on est entre le ciel et l'eau, séparé du monde pour ainsi dire, et tout à fait dans l'impossibilité de communiquer avec la terre : c'est le voyage océanique entre Moville et Forteau.

Mais une fois arrivé à ce port,, l'on se trouverait de nouveau en communication avec le monde entier par la voie télégraphique.

Bien plus, de Forteau à Québec on trouverait, sur sa route, d'autres moyens de communication, c'est-à-dire : 1°, les stations de télégraphe et de signaux de l'Ile d'Anticosti, au nombre de neuf ; 2°, celle de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, de Gaspé à Québec, au nombre de dix, en tout dix-neuf.

Il me semble que c'est là une œuvre nationale qui fait partie du système des télégraphes côtirs, et doit être mise en opération aussitôt que possible, si l'on veut marcher de front avec nos voisins et leur faire la concurrence avec succès dans l'affaire importante des transports entre l'Europe et l'Amérique, et *vice versâ.*

Mais je n'envisage là ce projet que sous un de ses aspects. Voyez quels services utiles et profitables cette ligne télégraphique rendrait aux pêches si étendues et si bien connues du Labrador, et aux navires qui se trouveraient en détresse sur ces côtes lointaines et isolées.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE DE LA CÔTE NORD CONSIDÉRÉE COMME AUXILIAIRE DES PÊCHERIES.

Le gouvernement a été et est encore, je crois, en négociation avec le compagnie de Montréal, pour l'extension de cette ligne, dès le printemps prochain, de Mille-Vaches à la Pointe-des-Monts.

De plus, comme il n'y a pas (ou très peu) de pêches maritimes dans ces endroits, les observations que je vais faire sur les pêches du Labrador ne s'appliqueront qu'à la côte qui s'étend depuis la Pointe-des-Monts jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons, la frontière de l'est du Canada ; et Forteau n'est qu'à (12) douze milles plus à l'est que l'anse aux Blancs-Sablons. Et je diviserai cette côte en deux parties :

La première s'étend de la Pointe-des-Monts à la Pointe-aux-Esquimaux. Ce dernier endroit est un village incorporé de plus de quinze cents âmes, habité par des pêcheurs. Etendue de côtes, 190 milles géographiques.

Nombre de	havres et de postes de pêche	25
"	goëlettes de pêche	44
"	bateaux de pêche	445
"	d'hommes employés aux pêcheries	2,113

La deuxième partie s'étend depuis la Pointe-aux-Esquimaux jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons, la frontière de l'est du Canada, puis jusqu'à la baie de Forteau, qui n'est qu'à 12 milles plus loin. Etendue de côtes en milles géographiques, 290.

Nombre de	havres et de postes de pêche	25
"	goëlettes de pêche	22
"	bateaux de pêche	298
"	d'hommes employés aux pêcheries	820

Valeur des produits des différentes pêches de cette côte en 1880 : ($1,401,288.95) un million quatre cent un mille deux cent quatre-vingt-huit piastres et quatre-vingt-quinze centins.

Je cite les extraits suivants du rapport du chef de l'expédition de la protection des pêcheries dans le golfe Saint-Laurent, le Dr Wakeham, année 1880.

A l'article " Pêche de la morue sur la côte nord," page 75 du dit rapport, le docteur s'exprime ainsi :

" Cette pêche de la morue a été extraordinairement abondante. Quand elle " commença la saison était très avancée, mais il ne paraissait pas y avoir de limites " à la quantité de morue.

" Les établissements de salaison pouvaient à peine suffire, et parfois même le sel " a manqué.

" Si nous avions eu des communications télégraphiques avec la côte du nord, " comme j'espère que nous en aurons avant longtemps, beaucoup de nos pêcheurs de " la côte sud auraient abandonné leurs pêches sur cette côte et auraient traversé " avec leurs ustensiles de pêche sur la côte nord, où la pêche était si abondante.

.....

" Il devait y avoir au moins (500) cinq cents goëlettes qui ont pêché la morue au " large dans les divisions de Saint-Augustin et de Bonne-Espérance."

Le Dr Wakeham estime à (175,000) cent soixante et quinze mille quintaux la quantité de morue prise par ces goëlettes, dont le plus grand nombre venait des provinces maritimes.

Ainsi, l'on voit que le Dr Wakeham n'hésite pas à affirmer qu'avec le télégraphe sur la côte nord, les pêcheurs de la côte sud, qui, pendant des mois entiers, n'ont presque rien pris, auraient pu être appelés par le fil télégraphique à venir sur la côte nord, éloignée seulement d'une journée de marche, pour y moissonner à pleines mains, dans ce vaste champ que la Providence ensemence elle-même, sans le secours de l'homme, ces récoltes riches et variées, sous forme de morue, de hareng et de plusieurs espèces de petits poissons, (servant de nourriture au premier,) qui fournissent une substance alimentaire si saine et en même temps si facile à transporter dans les pays éloignés.

Mais ce n'est pas tout.

Sur la partie orientale de cette côte, c'est-à-dire depuis la Pointe-aux-Esquimaux jusqu'à l'anse aux Blancs-Sablons, les pêcheurs en goëlette vont de havre en havre, de poste en poste, à la recherche de la morue et du hareng, mais ils y vont à l'aventure, pour ainsi dire, et quand ils sont dans un havre, ils ne savent pas ce qui se passe sur le reste de la côte. Ils vont, comme on dit, à l'estime.

Quelquefois ils réussissent, mais n'ai-je pas vu souvent, pendant les seize années que j'ai été à la tête du service de la protection des pêcheries dans le golfe Saint-Laurent, des vingt-cinq, des cinquante goëlettes passer une quinzaine de jours dans des havres où elles attendaient la venue de la morue ou du hareng ? Mais les bancs de poisson attérissaient ailleurs, et tandis que dans les havres voisins il se faisait des pêches fructueuses, elles attendaient toujours, elles couraient leur chance, ne sachant pas, ne pouvant pas savoir ce qui se passait sur la côte à droite et à gauche ; et les pauvres équipages de ces bâtiments se consumaient de tristesse et d'ennui, dans cette oisiveté forcée qui détruisait leurs plus belles espérances.

Mais le télégraphe changerait complètement la face des choses dans ces parages, puisque tours les jours les pêcheurs, soit résidant sur la côte, soit appartenant aux goëlettes qui s'y rendent tous les ans pour la pêche, sauraient sur quelle partie de cette côte, près de quel havre abondent les bancs de poisson, et où la bouette a attéri.

Enfin ils suivraient le poisson à la piste, pour ainsi dire, comme le chasseur suit le gibier sur terre.

J'ajouterai que, pour tous ceux qui connaissent bien la côte nord ou du Labrador, l'utilité, je devrais dire la nécessité d'une ligne télégraphique sur cette côte, est parfaitement démontrée,

Maintenant, quant à l'exécution de cette ligne, je laisse cela aux hommes de l'art, qui décideront si l'on peut aller ou non jusqu'à Forteau par des lignes érigées sur terre le long de la côte.

Pourtant il faut dire que de la Pointe-aux-Esquimaux à Forteau il se présentera de nombreuses et sérieuses difficultés à l'exécution de ce genre de lignes, à cause des îles et rochers qui bordent cette côte. En certains endroits les îles s'étendent jusqu'à (12) douze milles de terre ; or, les stations de télégraphe et de signaux ne peuvent être utiles qu'autant qu'elles seront situées sur ces îles du large où se trouvent les havres qui sont utilisés pour les pêcheries.

Depuis quelques années on a amélioré considérablement les câbles électriques sous-marins et on en a beaucoup diminué le coût, de sorte que l'on pourrait se servir de lignes sous-marines sur une grande partie du parcours de ce système télégraphique.

De la Pointe-des-Monts à la Pointe-aux-Esquimaux, il ne peut y avoir aucune difficulté sérieuse qui s'oppose à l'exécution d'une ligne sur terre—et tout le long de la côte ; ce qui permettra d'avoir des stations de télégraphe et de signaux à tous les havres et à tous les postes de pêche importants.

De la Pointe aux Esquimaux à Forteau, si l'on a recours à des lignes électriques sous-marines, comme il est probable qu'il faudra le faire, ces câbles sous-marins pourront être immergés le long de la côte, en beaucoup d'endroits en dedans des îles et des rochers du large, et ils partiront d'un havre ou d'une place de pêche importante pour attérir à un autre havre ou une autre place de pêche.

Voici, d'après les études que j'ai faites, les renseignents que je me suis procurés et ce que j'ai appris pendant seize ans de croisière sur cette côte, dans les havres et les places de pêche où ces câbles sous-marins devraient attérir et où par conséquent il y aurait des stations de télégraphe et de signaux.

	Milles.
1. Pointe-aux-Esquimaux	0
2. Natashquan, le havre	65
3. Coacoachoo	65
4. Le Petit-Mécatina	48
5. Le Gros-Mécatina	18
6. La Tabatière	5
7. Saint-Augustin	25
8. Bonne-Espérance	36
9. Baie de Bradore	15
10. L'Anse aux Blancs-Sablons	8
11. Baie de Forteau	12
	297

12. Une station à la Pointe de Natashquan reliée au havre de Natashquan.

COURTE DESCRIPTION DE CHACUN DES HAVRES DE PÊCHE PLUS HAUT NOMMÉS.

1, La pointe aux Esquimaux est un excellent havre, capable d'abriter deux cents bâtiments et plus, de tout tonnage. Le village compte plus de 1,500 habitants, tous pêcheurs, qui possèdent (23) vingt-trois goëletes (et un grand nombre de bateaux de pêche), employées à la chasse du loup-marin et aux pêches de la morue et du hareng, dans le golfe Saint-Laurent.

2. Le havre de Natashquan peut recevoir en toute sureté plus de (200) deux cents goëlettes de pêche. Il y a aussi un lieu d'ancrage pour les navires du plus gros tonnage.

Le long des côtes de Natashquan et dans les environs, et aussi sur les bancs du large, vis à-vis, on trouve toujours de la morue en abondance.

Et Natashquan a toujours passé pour une des meilleures places de pêche de toute la côte nord. Aussi est-il visité, tous les ans, par un grand nombre de goëlettes de pêche, venant principalement des provinces maritimes.

Il y a plusieurs établissements dans le havre, et la population se compose d'une quinzaine de familles.

A trois milles de là, en gagnant le sud, on trouve la fameuse rivière de Natashquan, l'une des plus productives en saumon de toute la côte nord.

3. Coacoachoo, à l'entrée de la rivière de ce nom, est l'un des meilleurs havres de toute cette côte. Il peut recevoir toute une flotte de grands navires. Il gît à quelques milles à l'ouest du cap Whittle, qui, comme on le sait, est à l'entrée du détroit de Belle-Ile.

Quoiqu'il ne se fasse pas de pêches importantes dans les environs de ce havre, cependant il est utile qu'il soit rattaché au système télégraphique, car il peut servir de refuge aux grands steamers qui naviguent dans ces parages et qui pourraient être désemparés.

4. L'île du Petit-Mécatina offre deux bons havres pour les goëlettes de pêche, et il se trouve dans les environs d'assez bons fonds de pêche à la morue.

De plus, c'est une terre haute qui se voit de loin en mer, et les bâtiments qui naviguent par le détroit de Belle-Ile peuvent avoir besoin d'aller s'y abriter.

5. Le Gros-Mécatina est aussi une terre haute que l'on reconnaît de loin en mer, et c'est dans son voisinage que se trouve le havre de la baie des Moutons, l'un des meilleurs et des plus fréquentés de toute localité.

Un grand nombre de goëlettes de la province de Québec et des provinces maritimes s'y donnent rendez-vous tous les ans, et les bancs de pêche à la morue des environs sont excellents et bien accessibles. La bouette y est aussi généralement abondante.

6. La Tabatière (*Fish Harbour*) est célèbre par ses pêches aux loups-marins, et de plus c'est un centre habité par plusieurs familles.

7. Saint-Augustin se compose d'un groupe d'îles qui gît au large de la rivière de ce nom, au moins à douze milles de la terre ferme. Il a toujours été un centre important pour les pêches de loups-marins, de morue et de hareng. Il y a plusieurs bons havres très connus dans ce groupe d'îles.

8. Bonne-Espérance est un havre des plus célèbres et des plus fréquentés de la côte, de même que la baie des Saumons, dont les eaux s'y déversent.

Il gît vis-à-vis l'embouchure de la rivière Saint-Paul ou Quitzaqui, dont le cours est considérable, et sa renommée comme rivière à saumon date de la découverte du Canada.

Dans les anciens temps, les Esquimaux et les Sauvages habitaient en grand nombre cette partie du Labrador, et quand Jacques Cartier y aborda pour la première fois, les Français avaient déjà un fort en pierre, armé de canons, dans les environs, pour se garantir de leurs attaques. Ce fort avait été érigé au fond d'une vaste baie, qui prit alors le nom de "Port de Brest." C'est maintenant la baie du Vieux-Fort, à quelques milles à l'ouest de la rivière Saint Paul.

Les pêcheries de morue de Bonne-Espérance et de la baie des Saumons sont à peu près ce qu'il y a de plus fructueux sur toute la côte nord.

9. La baie de Bradore est bien connue depuis longtemps par ses pêcheries de loups-marins, de hareng et de morue. Les Espagnols y eurent des établissements de pêche considérables, avant l'arrivée des Français dans ces parages.

Bradore a toujours été un centre important. Il y a deux havres pour les navires de toute grandeur. Un grand nombre de bâtiments de pêche visitent cet endroit tous les ans, pour les pêches de la morue et du hareng, si connu sous le nom de hareng du Labrador.

Dans les environs de Bradore, à l'Anse des Dunes, j'ai vu prendre jusqu'à (600) six cents barils de gros harengs dans un seul coup de seine.

10. L'anse aux Blancs-Sablons est un endroit célèbre et bien connu.

Il y a plusieurs établissements très considérables. Et tous les ans il y vient de deux à trois cents goëlettes, attirées qu'elles y sont par les pêches de la morue et du hareng qui y sont généralement très fructueuses. L'anse aux Blancs-Sablons est protégée par deux îles contre les vents du large, l'île à Bois et l'île Verte.

J'y ai vu souvent des bateaux de pêche montés seulement de deux hommes chacun, prendre jusqu'à mille morues, et même souvent plus, dans une seule journée.

Un grand nombre de goëlettes de pêche de toutes les provinces se donnent rendez-vous dans cet endroit tous les ans.

C'est au fond de cette anse, à l'entrée d'une petite rivière, que se trouve la frontière de l'est du Canada.

Au delà, c'est le Labrador, qui est sous la juridiction de Terreneuve.

11. La baie de Forteau est une des plus belles de toute la côte ; elle offre aussi de grands avantages pour les pêches de la morue et du hareng. Il y réside plusieurs habitants qui s'occupent de pêche et de chasse. Les plus grands navires

peuvent y entrer en tout temps, le jour et la nuit, pendant que la navigation est ouverte dans le détroit de Belle-Ile. Il y a bon ancrage et bon abri contre tous les vents. Du côté de l'est, et formant la pointe est de cette baie, on trouve la pointe Amour, qui est surmontée d'un de plus beaux phares de l'Amérique. C'est une haute tour de pierre, de brique et de ciment, au sommet de laquelle est placé un appareil d'éclairage dioptrique, système Fresnel, dont le feu peut se voir jusque de l'autre côté du détroit, à 15 milles et plus.

Il y a aussi pour indiquer aux navires la bonne route à suivre, dans les temps de brume, un sifflet à vapeur qui se fait entendre de très loin. C'est là le point que je recommande comme terminus de la ligne télégraphique de la côte nord.

Avant de terminer, je ferai remarquer que tout ce réseau de câbles électriques sous-marins, qui, partant de la Pointe-aux-Esquimaux et se dirigeant vers Forteau, reliera sur son chemin tous les havres et postes de pêche que je viens d'indiquer, peut être immergé presque partout en dedans des îles du large, et par conséquent sera là hors de l'atteinte des banquises qui parfois viennent s'échouer près des côtes.

Il ne sera peut-être pas hors de propos de dire ici que le 30 juin 1862, étant à bord du *Napoléon III*, j'ai rencontré à l'entrée de cette baie de Forteau une banquise, échouée depuis plus d'un mois dans 25 brasses d'eau, et elle était d'une hauteur d'au moins (70) soixante-dix pieds hors de l'eau. Elle avait donc une épaisseur de (220) deux cent vingt pieds en tout. J'en fis l'ascension avec quatre de mes marins.

Les systèmes télégraphiques maritimes plus haut énumérés, de l'île d'Anticosti, des îles de la Madeleine, et de l'île du Grand-Manan, ont été commencés, complétés et mis en fonctionnement sous votre ministère.

A vous aussi, monsieur le ministre, doit revenir l'honneur de compléter, en faisant prolonger la ligne de la côte nord jusqu'à Forteau, le système télégraphique côtier du golfe Saint-Laurent, qui sera d'un si grand avantage pour la marine, le commerce et les pêcheries du Canada, et nul doute que vous n'obteniez des Chambres les moyens nécessaires pour pousser avec vigueur les travaux de construction, déjà commencés, sur cette ligne de la côte nord, de manière qu'elle atteigne Forteau en quelques années.

Je ne saurais terminer cette lettre sans signaler à votre attention plusieurs lignes de télégraphes de peu d'étendue, qu'il serait nécessaire d'ériger pour relier plusieurs points importants des côtes maritimes des provinces sous le système de télégraphe du Canada.

Je citerai notamment:

1° Une ligne d'environ 16 milles de longueur pour relier la pointe est de l'Ile du Prince-Edouard au système de télégraphe de cette île ;

2° Une ligne d'une dizaine de milles pour rattacher le phare du Cap Nord de cette île au même système ;

3° Une ligne de 20 milles pour joindre la Pointe Escuminac, pointe sud de la baie de Miramichi, au système télégraphique du Nouveau-Brunswick ;

4° Une autre ligne d'environ 16 milles de longueur pour relier la pointe extrême de l'île du Cap de Sable ou port de Barrington, N.-E.

TÉLÉGRAPHES CÔTIERS DES GRANDS LACS.

Je n'ai pas encore parlé des grands lacs, cette chaîne non-interrompue de mers intérieures, qui nous permettent de pénétrer jusqu'au cœur du continent nord américain, où le système des télégraphes côtiers pourrait s'appliquer avec avantage.

Ce n'est pas que je ne reconnaisse leur utilité pour notre navigation intérieure ; mais à peine y a-t-il deux ans que le gouvernement a commencé l'érection du système de télégraphes côtiers, et il me semble qu'il convenait que les côtes du golfe Saint-Laurent, notre grande voie de commerce, reçussent avant les autres le bénéfice de cet agent puissant, qui supprime temps et distance. Mais maintenant que les systèmes télégraphiques du golfe Saint-Laurent sont en partie faits, et qu'on a l'espoir de voir le tout achevé en quelques années, il est naturel que l'attention publique se porte du côté des grands lacs, la partie lacustre, et non la moins importante, de la grande voie du Saint-Laurent.

Le Canada possède la rive nord des quatre grands lacs suivants, comme l'on

sait: L'Erié, l'Ontario, le Huron et le Supérieur. Or, voici la longueur approximative des rives canadiennes de chacun de ces lacs, en milles anglais:

Lac Ontario	250	milles
" Erié	290	"
" Huron, y compris la baie Georgienne	620	"
" Supérieur	400	"
Total	1,560	milles.

J'avoue que je n'ai pas encore complété mes études relativement aux besoins réels de la navigation sur ces lacs, en ce qui regarde les télégraphes côtiers, mais je puis toujours recommander ce qui paraît être le plus pressé et le plus nécessaire, c'est-à-dire, des lignes de télégraphe partant des phares érigés sur les points les plus avancés de ces berges et se reliant aux lignes télégraphiques les plus voisines, mettant ainsi ces phares, qui, tous peuvent servir de postes d'observation, en rapport permanent avec le système télégraphique du Canada.

Et je citerai notamment la Longue-Pointe, la Pointe-Rondeau, la Pointe-Pelée, dans le lac Erié, Salmon Point, etc., sur le lac Ontario, etc., etc.

Une fois le système des télégraphes côtiers mis en opération sur les rives des lacs, le système des signaux viendra de lui-même, et en peu de temps toute la flotte des lacs finira par adopter le Code international des signaux, ce qui permettra, d'un côté, aux armateurs de suivre leurs navires de parages en parages, et de l'autre, aux navires eux-mêmes d'appeler promptement les secours nécessaires en cas d'avarie, d'échouage, etc., etc.

Vous trouverez ci-annexée une lettre en faveur du système de télégraphe établi dans le golfe par le gouvernement, et de son extension sur la côte nord du golfe, signée par tous les agents des compagnies d'assurance maritime à Montréal, et deux autres lettres, dont l'une signée par J. B. F. Painchaud, percepteur de douane aux îles de la Madeleine, et l'autre par MM. Ritchie et Cie, au sujet des services rendus aux navires par la ligne de télégraphe sur les îles de la Madeleine.*

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. FORTIN.

L'honorable SIR HECTOR L. LANGEVIN, C.B, C.C.M.G.
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 8 décembre 1881.

MONSIEUR,—Le système télégraphique côtier du golfe Saint-Laurent et des côtes des provinces maritimes a déjà été appliqué à plusieurs usages d'une grande importance pour la marine, le commerce et les pêcheries du Canada. Mais il lui en est réservé un autre qui n'est pas d'une moindre importance.

Beaucoup de navires de l'étranger et de ce pays partent tous les ans, sur lest, de ports étrangers et souvent lointains, pour venir dans nos eaux à la recherche de chargements de bois, surtout à Montréal, Québec, Miramichi, Saint-Jean et à d'autres ports de moindre importance.

La plupart d'entre eux arrivent dans le golfe sans savoir où ils pourront trouver des affrétements.

Quelques navires s'arrêtent à Sydney, C.-B., d'autres vont à Gaspé, et d'autres encore se rendent à d'autres ports; de là ils annoncent leur arrivée et leurs agents leur cherchent des chargements.

Et souvent, comme on le pense bien, ils sont obligés d'aller dans d'autres ports où les affrétements sont plus faciles et plus profitables. Mais dans ce dernier cas, ils ont été obligés d'entrer dans deux ports, par conséquent ils ont payé double charge de pilotage et autres; ils ont aussi couru plus de risques de perdre leurs matelots par la désertion, et ils ont perdu du temps.

---

* Ces lettres ont été publiées dans le rapport annuel de 1881—*voir* l'annexe à la page 114.

Les télégraphes côtiers peuvent remédier à cela, dans bien des cas, par un moyen assez simple, qui du reste est déjà en usage dans quelques pays.

Et cela se fera à l'aide des stations des télégraphes côtiers que le gouvernement possède sur les côtes et les îles du golfe Saint-Laurent, au nombre d'à peu près une quarantaine.

Et voici comment. Le gouvernement fait savoir d'avance, aux douanes des principaux pays maritimes du monde, que le nouveau service existe à telles et telles stations de télégraphe et de signaux, dont les noms sont donnés dans l'avis.

Les armateurs qui envoient des navires en Canada sur lest, pour y chercher des affrétements de bois, donnent ordre à leurs capitaines de s'arrêter en face d'une de ces stations de signaux, quand ils seront entrés dans le golfe Saint-Laurent, de s'y mettre en panne à une distance raisonnable, de signaler les noms de leurs navires, au moyen des pavillons du code international, et de demander les dépêches qu'il peut y avoir pour eux à cette station. Mais, une fois que les armateurs ont expédié leurs bâtiments, ils écrivent par la voie la plus rapide à des agents qui font ce genre d'affaires, dans les ports de Québec, Miramichi, Saint-Jean ou autres, de chercher des affrétements pour tels et tels navires. La lettre s'est rendue à sa destination bien avant ces navires, qui sont des voiliers d'une marche ordinaire.

Bientôt l'agent a trouvé des affrétements profitables, et s'est empressé de faire savoir ce fait au surintendant des signaux, qui, lui, fait télégraphier une dépêche contenant tout ce qui se rapporte à l'affrétement de chaque navire, à toutes les stations de télégraphe et de signaux du gouvernement établis dans le golfe Saint-Laurent.

Bientôt ces bâtiments pénètrent dans le golfe Saint-Laurent, et ils se dirigent vers les stations qui leur conviennent le mieux, avec les vents qu'ils ont et le temps qu'il fait, puis chaque bâtiment vient se mettre en panne vis-à-vis d'une de ces stations, et il décline son nom au moyen des signaux, comme je l'ai dit plus haut.

Le signaliste examine son journal et il trouve qu'il a reçu, peu de temps auparavant, une dépêche lui mandant de la transmettre par les signaux à tel bâtiment, dont on lui a donné le chiffre, tel qu'il se trouve dans la liste officielle des navires annexés au livre du code international, et transmet cette dépêche de suite, au moyen des signaux du code; et dans cette dépêche, il dit au navire d'aller dans tel port, où un affrétement de bois l'attend.

Le navire n'a plus qu'à faire servir (les voiles) et à gagner au plus vite le port qui lui est désigné.

Et cela s'est fait sans que le navire ait été obligé de faire escale dans un port intermédiaire, sans avoir jeté l'ancre, sans avoir encouru aucune dépense. Et pour mettre ce nouveau service en parfait fonctionnement, du premier coup, le gouvernement n'a aucune dépense à faire.

Il n'a simplement qu'à le faire annoncer dans tous les pays maritimes.

Les surintendants, les opérateurs de nos stations de télégraphes et de signaux pourront, sans aucune difficulté, mettre ce nouveau service en pratique, après quelques jours d'étude et d'essai seulement.

Je vous prie de bien vouloir prendre ce sujet en considération, à votre convenance.

Mais si vous vous décidiez à le faire mettre en opération, permettez-moi de vous faire remarquer qu'il faudrait l'organiser, au *plus tard*, dans le mois de janvier, afin qu'il soit annoncé à temps, et puisse servir pour la flotte qui visitera les eaux du golfe Saint-Laurent le printemps prochain.

Ce service sera utile au commerce de bois, en ce qu'il contribuera quelque peu à faciliter les moyens de transport de ces bois en Europe et surtout en Angleterre.

Je vous inclus une lettre de M. F. A. Schwartz, l'éminent consul général de Suède et Norvège à Québec, qui a une grande expérience dans les affaires de marine; il donne son approbation au système que je suggère, comme on le verra dans cette lettre, qui est datée du 10 décembre 1881.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des Travaux publics, Ottawa.

CONSULAT ROYAL DE SUÈDE ET NORVÈGE

QUÉBEC, 10 décembre 1881.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, je n'hésite nullement à dire que le système de signaux que vous proposez, non-seulement offrirait aux navires arrivant les facilités que vous mentionnez, mais permettrait encore à un armateur résidant en Angleterre, ou de l'autre côté de l'Atlantique, de garder le contrôle du navire pendant beaucoup plus longtemps et de lui donner le choix du marché.

Votre tout dévoué,

F. A. SCHWARTZ.

L'honorable P. FORTIN, M. P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NORVÉGE.

OTTAWA, 28 novembre 1881.

MONSIEUR,—Le travail que j'ai l'honneur de vous soumettre serait incomplet si je ne vous adressais la courte notice suivante sur le système télégraphique de la Norvége, pays qui, sous le rapport du climat, des industries qui s'y exploitent—les pêcheries, le commerce de bois, la grande navigation, le cabotage,—et la conformation de ses côtes maritimes, ressemble beaucoup aux provinces maritimes et à la province de Québec.

La Norvège possède au-delà de 1,500 milles géographiques d'étendue de côtes maritimes mesurées en ligne droite, mais en faisant le tour des baies et des fiords, dont quelques-uns ont près de 60 milles de profondeur, on atteint le chiffre de 2,000 milles au moins.

Cette côte est toute hérissée de pointes, de caps, etc., et bordée d'îles et de rochers, dont quelques-uns sont à quarante milles au large. Et tout cela réuni contribue à rendre la navigation des côtes de la Norvége très dangereuse.

Eh bien ! tous les points avancés de ces côtes, que ce soit sur une pointe de la terre ferme, que ce soit sur une île ou un rocher, sont reliés par des fils ou câbles télégraphiques au système de télégraphe de la Norvège.

Ce qu'il a fallu d'études, de travail, je dirai même de génie, pour concevoir et exécuter un système semblable et le tenir permanemment en fonctionnement complet, est énorme et presque impossible à exprimer.

Comme travail de marins, cela est digne des descendants de Northmen.

Je ne puis dire de quelle année date l'érection de ce système télégraphique, mais l'extrait suivant d'un rapport du vice-consul d'Angleterre à Christiania fait voir qu'en 1866 la plus grande partie du système était déjà en opération.

Extrait du rapport du vice-consul général de Sa Majesté à Christiania sur la pêche à la morue et au hareng, en Norvège, pour l'année 1866.

" La population directement ou indirectement intéressée dans les pêcheries est d'environ 150,000, et le nombre des pêcheurs régulièrement employés aujourd'hui est de 60,000. Ces derniers, montés dans leurs bateaux, vont et viennent le long des côtes, d'après les rapports qu'ils reçoivent sur des " signes ou pronostics," comme la vue du *hareng de paille* (*straw herring*), des oiseaux de mer, baleines, etc., etc.; et

autrefois, avant qu'ils eussent le fil télégraphique pour se procurer de promptes informations, l'impossibilité où ils étaient de contrôler l'exactitude des rapports et la grande distance qu'ils avaient à parcourir pour atteindre le voisinage des bancs, était cause de désappointements et de déceptions infinis, et souvent la pêche n'était pas aussi heureuse, faute de bras pour capturer le poisson. Tout cela a grandement changé depuis, surtout en ce qui regarde la pêche au hareng.

" Des stations télégraphiques sont déjà construites, il y en a d'autres en voie de construction, aux points principaux sur la côte, et les inspecteurs exigent que des renseignements soient affichés tous les jours à chacune des stations sur l'aspect et la position des bancs de poisson, et ils entretiennent une communication constante avec toutes les stations actuellement en opération. Des télégraphes d'occasion (*field telegraph*) sont toujours prêts à être mis en communication avec la ligne principale, et ainsi les moindres mouvements des bancs de poisson sont attentivement surveillés et promptement signalés, et c'est un spectacle curieux que de voir l'exode soudain de milliers de pêcheurs avec leur suite d'acheteurs, de sauniers, etc., et leur attirail de bateaux, barils, appareils, se précipitant vers un endroit éloigné, à l'appel du fil télégraphique. Les pêcheurs paraissent fort apprécier cet important auxiliaire, et lorsque le succès de la pêche est dû à son intervention, ils appellent leur poisson, le hareng télégraphique. Les inspecteurs affichent tous les matins, dans les diverses stations, un état de la quantité de poisson capturée la veille, et en même temps la quote du marché par baril, et ils s'acquittent de cette tâche jusqu'après la saison du frai, qui est facile à reconnaître par la couleur de laitance que prennent les eaux.

" Cette pêche dure trois mois, mais les pêches fructueuses ne durent que six semaines ou à peu près, durant lesquelles ils se prend de dix mille à vingt mille tonneaux par semaine.

" Les avantages que devra probablement procurer le télégraphe sont incalculables, car il ne se bornera pas à un rapport plus considérable pour les pêcheurs de morue et de hareng, mais il permettra aux habitants dispersés çà et là le long de la côte et des rives du grand fiord de se réunir à des endroits déterminés durant d'autres saisons de l'année, et de se livrer attentivement à d'autres pêches moins importantes, mais très nombreuses dans ce pays, et spécialement à la pêche du hareng d'été, très gras et très recherché, poisson qui, pour la délicatesse du fumet et l'embonpoint, rivalise avantageusement avec le hareng hollandais et le hareng du nord."

La courte description qui va suivre démontre, d'un côté, les difficultés nombreuses qu'il a fallu surmonter pour exécuter un semblable ouvrage, de l'autre, l'étendue et la perfection des travaux, ce qui assure un parfait fonctionnement de tout le système, même sur les points les plus reculés de la Norvège, jusqu'au 70ème degré 35 minutes de latitude nord, c'est-à-dire à (1400) quatorze cents milles géographiques plus au nord que Québec.

DESCRIPTION.

Ce système peut se diviser en trois parties:

La première comprend les lignes télégraphiques de l'intérieur, dont les plus importantes se trouvent entre la capitale, Christiania et Trondhjem, 300 milles de longueur environ. En second lieu, il y a les lignes de chemins de fer, environ 500 milles; en troisième lieu, les lignes maritimes ou côtières, près de 2,000 milles de longueur.

Commençant à la frontière de la Suède, le système des télégraphes côtiers, composé en certains endroits de plusieurs lignes, ailleurs d'une seule ligne, fait le tour du fiord au fond duquel s'élève Christiania; puis il suit la côte en gagnant l'ouest, sur la baie appelée Skager-Rack, qui sépare la Norvège du Danemark, jusqu'à Stravenger, sur l'Atlantique, mer du Nord; parcours, 370 milles.

Un câble sous-marin, de 15 milles de longueur, fait franchir l'entrée d'un grand fiord, et la ligne se rend de Skudesnaes à Bergen, l'un des grands ports de mer de la Norvège ; distance, 100 milles.

Sur ce parcours, deux îles du large sont unies à la terre ferme par des câbles sous-marins, de 15 et de 12 milles respectivement. Ces îles sont Utsire et Rövœr.

Brandesund, une île située à une trentaine de milles plus au nord, est aussi reliée par un câble sous-marin à la ligne de terre.

De Bergen la ligne télégraphique court le long de la côte, quelques fois traversant les fiords au moyen de câbles sous-marins, à leur embouchure, d'autres fois elle en fait le tour et elle atteint Christiansand, après un parcours d'environ 300 milles.

Sur le chemin, elle a franchi une quinzaine de fiords au moyen de câbles de 1 à 3 milles de longueur.

Plusieurs îles et rochers, qui occupent des points importants sur cette partie de la côte, sont reliés à la ligne principale par des câbles, variant de deux à dix milles en longueur.

A 80 milles plus loin, la ligne passe à Trondhjem, ville et port de mer situés sur un des plus grands fiords de toute la Norvège.

A environ 330 milles plus au nord, la ligne atteint Lödingen, port de mer important, sur un grand fiord qui gît par le 68e degré de latitude nord.

Sur ce parcours, il y a plusieurs lignes d'embranchement, de 20 à 40 milles de longueur chacune, qui relient des îles, des rochers, des ports et des places de pêche à la ligne principale.

A Lödingen, on se trouve vis-à-vis le fameux groupe d'îles de Lofoden, d'environ 180 milles de longueur, célèbre surtout par ses pêcheries de morue et de hareng.

Un système de lignes de terre et de câbles sous-marins, de 200 milles de longueur environ, relie entre elles toutes les îles de ce groupe, de même que tous les ports, rades et places de pêche où se rendent les bateaux de pêche, et le tout est rataché à Lödingen.

Nous sommes déjà parvenus à un point qui est à (1,200) douze cents milles marins plus au nord que Québec. Mais le système côtier de la Norvège ne s'arrête pas là, il continue à ceindre la côte jusqu'à Hammerfest, le port de mer le plus septentrional du monde, comme l'on sait, puis il atteint, à travers la Laponie, un point qui ne se trouve qu'à quelques milles du fameux cap Nord, le point le plus septentrional de l'Europe (terre ferme). C'est au 70e degré et 30 minutes de latitude nord, à (1,410) quatorze cent dix milles plus au nord que Québec, et à (1,140) onze cent quarante milles plus au nord que la baie de Forteau, dans le détroit de Belle-Isle.

Ce qui fait en tout 2,800 milles environ de lignes télégraphiques de toute sorte. Une soixantaine de câbles sous-marins de 1 à 20 milles de longueur interviennent dans ce système.

Il y a sur les lignes côtières au-delà de 130 stations de télégraphe et de signaux, dont 15 sur le groupe d'îles de Lofoden.

Dernier détail : les bureaux de télégraphe sont de plusieurs catégories.

Il y a des bureaux à service permanent.
" " de jour complet,
" " à service limité,
" " ouverts pendant l'hiver, pour la pêche,
" " combinés avec les chemins de fer.

Voilà en peu de mots ce qu'une nation maritime par excellence, ayant une population de 1,760,000 habitants, et une étendue de territoire de 121,000 milles carrés (les deux tiers de la province d'Ontario), a fait pour les besoins de sa marine et de ses pêcheries !

Il me semble que c'est un exemple bon à suivre pour un pays comme le Canada, qui possède une si grande étendue de côtes maritimes, et des pêcheries si variées et si importantes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. FORTIN.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX.

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Port-aux-Basques.....	0	.....	50 00 ou com'n...	.....	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare du Cap Ray.....	14	.....	50 00 do ...	.....	
	Totaux..... ...	14		100 00		

Coût de la ligne de terre, $1,500 ; intérêt à 5 p.c.....	$ 75 00
Frais d'entretien et réparations annuels, évalués à.....	175 00
Total	$250 00 { A porter au budget de 1883-84.

N.B.—Cette courte ligne doit être construite en rapport avec le service des signaux et se raccordera à Port-aux-Basques avec la ligne de terre et le câble de la compagnie de télégraphe Anglo-Américain.

SYSTEME TÉLEGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Lingan	0		50 00 ou commis.		N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881.	
	Totaux	5		100 00		

Coût de la ligne de terre	$635 00	
Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit:		
Lignes de terre. Appointements et réparations	$150 00	A porter dans le budget de 1883-84.
Moins, revenu probable	5 00	
Balance, déficit	$145 00	

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

SERVICE DU TELÉGRAPHE ET DES SIGNAUX—*Suite.*

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's Cove	3	H. C. Seely (sous-surint.) Mlle C. Daggett	420 00 50 00	18 nov. 1880 1er juin 1882	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Woodward's Cove	6	W. A. Fraser	50 00 ou commis.	26 nov. 1880	
3	Grand Harbor	2	Dlle Josie Cronk	50 00 do ...	18 janv. 1881	
4	Seal Cove	4½	Mlle L. Frye	50 00 do ...	1er nov. 1882	
5	Phare de Southern-Head	5½	Wood McLaughlin	50 00 do ...	18 janv. 1881	
			D. McKay, réparateur	60 00	1er mai 1881.	
	Totaux	21		730 00		

Coût de la ligne de terre $2,000 00

CÂBLE.

Longueur du câble, Long-Eddy, Grand-Manan, à Liberty Cove, Campo-Bello, $7\frac{28}{100}$ milles mar. 8,000 00

Total $10,000 00

SECTION DE CAMPO-BELLO.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Note.
	Liberty Cove Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M. Mabee	50 00 or com'n.	1er déc. 1881.	Ce bureau a été tenu par G. M. Mabee, du 1er fév. au 30 avril 1881, à $20 par année, et par G. M. Byron, à $50 par année, du 1er mai au 30 novembre 1881.
2	Eastport, Maine, E.-U.A	½	J. Cushing	100 00	26 déc. 1881.	
	Total	8		150 00		

Coût des lignes de terre ..... $ 825 00

Câble.

Câble de $1\frac{90}{100}$ mille marin, de Welchpool, Campo-Bello, à Eastport, Maine, E.-U.A. 2,100 00

Total $2,925 00

Total du coût du système télégraphique de la Baie de Fundy.

Les lignes de terre, 29 milles, ont coûté $2,825 00
Câbles, $9\frac{18}{100}$ milles marins 10,100 00

Total $12,925 00

Estimation des frais annuels d'entretien et des revenus.

Les lignes de terre. Appointements et réparations $1,000 00
Câble. Réparations, disons 1,500 00

Total ..... $2,500 00 { A porter au budget de 1883-84.
Moins, **revenu probable** 750 00

Balance, déficit $1,750 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX.—*Suite.*

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointtement annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle Campbell	50 00 ou com'n.	10 juin 1881	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier	360 00	1er déc. 1881	Plus $30 par année pour loyer. Réparateur général
4	Phare de do	1	Mlle O'Brien	50 00 ou com'n.	1er déc. 1881	Boucle de 2 milles.
5	Havre-aux-Maisons	8	P. Joncas	50 00	1er déc. 1881	" 3 " Petit câble de 750 pds. de long
6	Ile aux Loups	28½	N. Clark	50 00	25 sept. 1881	
7	Grosse-Ile	11	A. LeBourdais, sous-sur	500 00	17 août 1880	Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
8	Ile aux Oiseaux	Câble	T. Turbide	50 00 ou com'n.	20 do 1881	
9	Grande-Entrée	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882	Memo.—Mlle O'Brien agissait comme opérateur au Havre-aux-Maisons, du 1er janvier 1881 au 30 novembre 1881.
	Totaux	83½		1210 00		

Coût des lignes de terre ci-dessus, avec les instruments, à $130 par mille $10,855 00

Cables.

Distance de la Grosse-Ile à l'île aux Oiseaux,	$18\frac{26}{100}$ milles marins.	Au prix moyen d'environ $1,100 par mille, posé $73\frac{36}{100}$ milles	80,630 00
do de Old-Harry à Meat-Cove, C.-B.	$54\frac{90}{100}$ do		
do à trav. le goulet du H.-aux-Maisons	$\frac{14}{100}$ do		
		Total	$91,485 00

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat Cove	0	A. B. McDonald	420 00	7 nov. 1880	
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker	50 00 ou com'n.	1er août 1882	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Havre d'O'Neil (mi-chemin)	15		50 00 do		
4	Baie d'Iganiche-Nord	9	J. M. Burke	50 00 do	1er avril 1882	
5	Havre d'Iganiche	10½		360 00		Réparateur général. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
6	McLennan	23		50 00 ou com'n.		
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19		50 00 do		N.B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la compagnie du télégraphe *Dominion*, mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle)	13	Mlle Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882	
9	Englishtown	6	Mlle Bingham	50 00 do	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly	2	C. Campbell	50 00 do		
11	Grand Bras-d'Or	6	H. Campbell	50 00 do		
12	Sydney-Nord	12½				
	Total	126½		1230 00		N.B.—F. Brown agissait comme opérateur à Iganiche du 1er janvier 1881 au 31 mars 1882.

Coût des lignes de terre ci-dessus, complètes, avec instruments, à $110 par mille.	$13,915 00
CÂBLE.	
Traverse du Grand Bras-d'Or, ½ mile marin	550 00
	$14,465 00

TOTAL DU COÛT DU SYSTÈME DES ILES DE LA MADELEINE.

Les lignes de terre, 210 milles, ont coûté	$24,770 00
Câbles, 73 $\frac{80}{100}$ milles marins, ont coûté	81,180 00
	$105,950 00

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN DU SYSTÈME DES ILES DE LA MADELEINE. { A porter au budget de 1883-84.

Lignes de terre. Appointements et réparations	$3,500 00
Câbles. Réparations, disons	1,000 00
Total	$4,500 00
Moins, revenu probable	1,000 00
Balance, déficit	$3,500 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX—*Suite.*

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SECTION DE L'ILE D'ANTICOSTI.

No.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Miles.		$ cts.		
1	Baie du Renard	0	Mlle Nickerson	50 00 ou com'n.	11 août 1881	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare de la Pointe Heath	23	M. Gagnon	50 00 do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe Sud	32½	M. Carter	50 00 do	27 juillet 1881	
4	Crique de la Chaloupe	17½	M. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881	
5	Lac au Sel	52½	F. Denault	360 00	19 oct. 1881	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
			Mlle Denault	50 00 ou com'n.	1er sept. 1882	
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle E. Pope	200 00 do	18 oct. 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Elle recevait auparavant $50 par année.
			M. E. Pope	100 00	1er août 1881	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 ou com'n.		
8	Rivière à la Loutre	17½		50 00 do		
9	Rivière au Bec-Scie	22	Mlle Ascah	50 00 do	8 oct. 1881	Plus $1 par jour pour son père lorsqu'il est absent à faire des réparations.
10	Cap à l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 do		
11	Phare de la Pointe Ouest	14	Mr. Malouin	50 00 do	1er août 1881	
12	Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juil. 1882	N.B.—M. J. A. LeBourdais a été surintendant de district du 17 août 1880 au 31 juillet 1882, à $450 par année.
	Totaux	214		1210 00		

Coût des lignes de terre, complètes, à (disons) $165 par mille $35,300 00

Cable.

Du phare de la Pointe S.-O. à L'Anse-à-la-Fougère, Gaspé, $44\frac{27}{100}$ milles marins, à $1,100 posé 48,700 00

Total $84,000 00

STATION DE GASPÉ.

Nombre.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	L'Anse-à-Fougère			50 00 ou com'n.		N.B.—La commission est de 25 pour cent sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00	16 oct. 1881	De plus son salaire comme opérateur pour la compagnie du télégraphe de Montréal.
		28		200 00		

Coût de la ligne de terre $1,925 00

Total du cout du système télégraphique d'Anticosti.

Lignes de terre, 242 milles	$37,225 00
Câble, $44\frac{27}{100}$ milles marins	48,700 00
Total	$85,925 00

Estimation des frais annuels d'entretien et des revenus.

Les lignes de terre. Appointements et réparations	$3,500 00	
Câble. Réparations, disons	500 00	
Total	$4,000 00	A porter au budget de 1883-84.
Moins, revenu probable	500 00	
Balance, déficit	$3,500 00	

N.B.—Une ligne de terre de 206 milles de longueur, en rapport avec le service des signaux, a été construite entre le Grand-Métis et le Bassin-de-Gaspé pour un boni de $16,000, et elle est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, sans autres frais pour le gouvernement.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX—*Suite.*

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

No.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.				
1	Baie Saint-Paul	0	Les opérateurs sur cette ligne sont nommés et payés par la compagnie qui l'exploite.			Cette ligne a été achevée le 1er sept. 1881. Cette ligne est exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Great North Western* (cessionnaire de celle de Montréal), en vertu d'une convention à cet effet.
2	Saint-Urbain	9				
3	Petit Lac Ha! Ha!	37				
4	Saint-Alexis	31½				
5	Saint-Alphonse de Bagotville.	3				
6	Chicoutimi	11½				
	Total	92				

CONSTRUCTION.

Coût de la ligne de terre ci-dessus, à $135 par mille $12,420 00

ENTRETIEN.

Compris dans l'arrangement avec la compagnie de télégraphe de Montréal pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

No.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.				
1	Malbaie	0	Les opérateurs sur cette ligne sont nommés et payés par la compagnie qui l'exploite.			La ligne à l'Anse-du-Portage a été achevée le 23 juillet 1881. La ligne à Mille-Vaches a été achevée le 7 novembre 1881. 1 mille marin de cette distance est un câble sous-marin.
2	Saint-Fidèle	10				
3	Saint-Siméon	11				
4	Anse-du-Portage	23				
5	Tadousac	2				
6	Bergeronnes	15				
7	Escoumains	12				
8	Sault-au-Mouton	16				
9	Village de Portneuf	11½				
10	Phare do (boucle, 3 mill.)	9				

11	Sault-au-Cochon	7				
12	Betsiamits	31	Cette section de la ligne de la rive nord n'est pas encore terminée.			La ligne de Betsiamits a été achevée en septembre 1882 ; elle est exploitée et entretenue par la compagn. de télégraphe Great-North-Western, cessionnaire de celle de Montréal, en vertu d'une convention à cet effet.
13	Pointe-aux-Outardes	12				
14	Manikuagan	15				
15	Rivière Godbout	27				
16	Pointe-des-Monts	12				
17	Sept-Isles	68				
18	Rivière Moisie	19				
19	Rivière de la Chaloupe	45				
20	Poste de Mingan	50				
21	Pointe-aux-Esquimaux	18				
22	Natashquan	64				
23	Tohiskaska	18				
24	Wapitagum	42				
25	Meccatina	33				
26	Shecatica	50				
27	Bonne-Espérance	49				
28	Blanc-Sablon	24				
	Total	693½				

CONSTRUCTION.

Coût d'une ligne de terre complète à Millle-Vaches, à $135 par mille	$11,610 00
do do de Mille-Vaches à Betsiamits, à $250 par mile	14,625 00
Coût d'un nœud de câble recouvert en bronze phosphoré et posé à travers l'entrée de la rivière Saguenay, de l'Anse-du-Portage à l'Anse-à-l'Eau, près de Tadoussac	1,100 00
Total	$27,335 00

ENTRETIEN DES SECTIONS DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD.

Par convention (se terminant cinq ans après l'achèvement de toutes les lignes que la compagnie entreprend de construire) avec la compagnie de télégraphe de Montréal. $1,600 par année. { A porter dans le budget de 1883-84.

Plus le revenu—en vertu de l'arrêté du conseil nº 14,845, du 22 juin 1881—lorsque la section de la rive nord maintenant terminée jusqu'à Betsiamits sera rendue à la Pointe-des-Monts.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	Notes.
	Milles.			$ cts.		
Victoria	.....	Mlle D. A. Maclure	Gérant et opérateur	90 00	1er déc. 1871.	Allocation pour réparations, $3 par jour.
do	.....	J. A. Carmichael	Aide et commis	65 00	1er janv. 1881	
do	.....	.....	Opérateur de nuit	75 00	.....	Va être nommé.
do	.....	Max. Leclaire	Messager	20 00	1er août 1882.	
Cowichan	31	J. V. Dawson	Opérateur et réparateur	50 00	1er juin 1882	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Somenos	8	Mme Skinner	Opérateur	.....	.....	Station de vérification ; pas d'appointements.
Chemainus	9	T. D. Conway	Opérateur et réparateur	60 00	1er mai 1881	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Nanaïmo	25	F. S. Brown	do	60 00	15 mai 1882	do $4 do
Baie-du-Départ	3½	.....	.....	.....	.....	Station de téléphone aux quais des houillères.
Valdès	16	B. H. Wake	Opérateur et réparateur	20 00	15 août 1881	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Granville	35	S. T. Mackintosh	do	60 00	9 mai 1882	do $3 do
New-Westminster	11½	James Wilson	Contrôleur de district	125 00	22 mai 1880	
do	.....	Wm. F. Archibald	Gérant et opérateur	100 00	1er janv. 1881	do $5 do
do	.....	Mlle S. E. Maclure	Aide-opérateur	75 00	1er mai 1881	
do	.....	.....	Opérateur de nuit	75 00	.....	Va être nommé.
do	.....	Henry J. Edwards	Messager	20 00	1er juin 1881	
Moodyville	.....	.....	.....	.....	.....	Ligne partic. ; expl. par la Cie des scier. de Moodyville
Matsqui	36	John Maclure	Opérateur et réparateur	60 00	1er mars 1865.	Plus 36 milles d'une seconde ligne télégraphique ; allocation pour réparations, $1 par jour.
Chiliwack	22	John McCutcheon	do	50 00	15 juin 1865	Allocation pour réparations, $1 par jour.
Hope	36	Mme E. M. Daly	Opérateur	50 00	1er nov. 1879.	do $1 do
Yale	13	Alex. Lindsay	Opérateur et réparateur	50 00	1er nov. 1871.	do $3 do
do	.....	James Fraser	Messager et aide	30 00	17 juillet 1882	
Boston-Bar	25	J. A. LeBourdais	Opérateur et réparateur	60 00	23 sept. 1882	$15 par mois, entretien d'un cheval.
Keefer	16	Henry L. Good	Opérateur	.....	.....	Quartier de l'ingénieur de division du ch. de f. du P.
Lytton	16	B. Bélanger	Opérateur et réparateur	50 00	29 mars 1882	$20 par mois, entretien d'un cheval.
Drynook	17	H. A. F. MacLeod	Opérateur	.....	.....	Quartier de l'ingénieur de division du ch. de f. du P.
Spence's-Bridge	6	Daniel O'Hara	Opérateur et réparateur	60 00	27 mai 1880	Allocation pour réparations, $3 par jour.
Crique de la Cache	30	Geo E. MacLeod	do	60 00	20 avril 1882	do $3 do
Savona	22	Mme J. B. Leighton	Opérateur	50 00	1er juin 1881	do $2 do
Kamloops	26	A. J. Venn	Opérateur et réparateur	50 00	28 octobre 1881	do $2 do
Clinton	26	J. J. Mackay	do	50 00	1er sept. 1881	do $2.50 do
Bridge-Creek	53	Wm. Walker	do	50 00	1er mai 1880.	$10 par mois, entretien d'un cheval.
Soda-Creek	78	Henry Yeates	do	60 00	Juin 1866.	$15 do do
Quesnelle	54½	Mlle I. Barlow	Opérateur	47 00	20 avril 1882	$15 do do
Stanley	48	W. W. Dodd	do	.....	.....	On lui fournit un bureau ; pas d'appointements.
Bakerville	13	James Stone	Opérateur et réparateur	83 33	17 février 1873	Allocation pour réparations, $3 par jour.
	676½			1,755 33		

676½ milles, plus 36 milles de ligne double, 712½ milles. $1,752.33 par mois ; $21,064 par année.

FRAIS TOTAUX DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

480 milles de lignes télégraphiques et 16 nœuds de câbles sous-marins achetés de la compagnie de télégraphe dite "Western Union"	$24,000 00
Montant additionnel dépensé et qu'il faudra dépenser pour mettre les lignes télégraphiques en bon état de fonctionnement, à peu près	12,000 00
Valeur de 210 autres milles de nouvelles lignes dont la construction coûtera environ $100 par mille	21,000 00
Pose d'un nouveau câble, y compris le prix de l' "Electron," soit 26 nœuds, à $1,100 par mille	28,600 00
Valeur totale actuelle	$85,600 00
Évaluation des frais, 1883-84, appointements, réparations, etc	$37,000 00
MOINS—Revenu probable	28,000 00
Balance, déficit	$9,000 00

JAMES WILSON,
Contrôleur de district.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

Longueur des totale des lignes télégraphiques actuellement en opération (à l'exception des lignes du Manitoba et du Nord-Ouest et de celles de la rive sud du Saint-Laurent)	1,427 milles.
Longueur totale des câbles	152 do
Evaluation totalle actuelle	$425,270 00
Entretien annuel (y compris une subvention de $2,000 à l'Ile du Prince-Edouard), environ	54,000 00
Revenu annuel du capital dépensé par le gouvernement, plus de	25,000 00

F. N. GISBORNE,
Contrôleur.

ANNEXE No 30.

PROFILS, SOUS FORME DE TABLEAUX, ET MEMOIRES

RELATIFS À LA

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA

AUX

ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS, AUX ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'AU LITTORAL DE L'OCÉAN, AUX CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT,

AUX

ROUTES POSTALES DU CANADA

AUSSI

RELATIVEMENT AUX ROUTES, LIGNES DE CHEMINS DE FER ET COMMUNICATIONS PAR EAU, AU MANITOBA, DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET À LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Député du ministre des Travaux Publics

ANNEXE No 30.

(33859) MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 9 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, divers tableaux et mémoires subdivisés comme suit, savoir :

1ÈRE PARTIE.—Navigation à l'intérieur du Canada, par les voies actuelles et les voies projetées, avec leurs principales connexions ; longueur et dimensions des divers canaux et écluses ; tirant d'eau et chutes sur toutes les voies, et élévations des rivières, lacs et canaux au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.

2ÈME PARTIE.—Routes océaniques entre les principaux ports du Canada et ceux des Etats Unis, ainsi que ceux des pays étrangers.

3ÈME PARTIE.—Routes interprovinciales et routes par terre jusqu'au littoral de l'océan, chemins de fer et lignes télégraphiques de l'Etat, etc.

4ÈME PARTIE.—Routes postales, par chemins de fer, en Canada, principales routes postales par terre, lignes de chemins de fer et communications par eau, etc., au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et à la Colombie-Britannique.

Ces tableaux et mémoires ont été dressés avec autant d'exactitude que possible, d'après les données les plus récentes et les renseignements les plus autorisés, jusqu'à la présente date.

Les renseignements contenus dans ces tableaux et mémoires seront, croit-on, utiles à consulter dans les questions relatives aux travaux en voie d'exécution ou projetés sur les voies de navigation intérieure, les routes en Canada et les communications océaniques avec les pays étrangers.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
G. F. BAILLAIRGÉ, D. M. T. P.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 30.

PARTIE I.

TABLEAU DES DISTANCES, ETC.

NAVIGATION A L'INTÉRIEUR DU CANADA

VOIES ACTUELLES ET VOIES PROJETÉES, AVEC LEURS PRINCIPALES CONNEXIONS; LONGUEUR ET DIMENSIONS DES DIVERS CANAUX ET ÉCLUSES; TIRANT D'EAU ET CHUTE SUR TOUTES LES VOIES, ETC., ETC.

ANNEXE No 30.

Ire PARTIE.

INDEX DES TABLEAUX ET MÉMOIRES CONCERNANT LA NAVIGATION DU CANADA.

N° 1.—Tableaux des distances, navigation du Saint-Laurent, depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.

N° 2.—Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.

N° 3.—Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, sur le tirant d'eau dans les canaux et la différence de niveau entre les buscs à la tête et au pied du canal Welland.

N° 4.—Canal Saint-Pierre, Cap Breton, Nouvelle-Ecosse, reliant la baie Saint-Pierre sur l'Atlantique, au lac du Grand-Bras-d'Or. Longueur, dimensions et chute du canal et des écluses.

N° 5.—Navigation du Saint-Laurent et des canaux depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond-du-Lac, lac Supérieur. Distances totales intermédiaires, depuis le détroit de Belle-Ile, tirant d'eau, chute intermédiaire, élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, nombre des écluses, longueur et dimensions des canaux et écluses, profondeur dans la cuvette et les écluses de chaque canal, tonnage des navires qui peuvent franchir les canaux.

N° 6.—Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.

N° 7.—Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.

N° 8.—Navigation du Saint-Laurent. Niveaux du fleuve et des lacs au-dessus de celui de la marée, à Albany et aux Trois-Rivières, d'après diverses autorités.

N° 9.—Niveaux constatés entre la marée basse aux Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

N° 10.—Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, les auteurs du projet Shearer et autres.

N° 11.—Mémoire concernant la série des niveaux établis pour relier le niveau de la marée aux Trois-Rivières, au niveau d'eau du port de Montréal.

N° 12.—Voie du lac Champlain. Distance de Montréal et Québec au littoral de l'océan à New-York.

N° 13.—Voie du lac Champlain. Détails analogues à ceux que contient le n° 5.

N° 13½.—Canal Champlain. Epoque et frais de construction, avec d'autres détails concernant le canal et ses écluses.

N° 14.—Communications par eau entre Montréal, Ottawa et Kingston. Détails analogues à ceux que contient le n° 5.

N° 15.—Navigation de la rivière Trent. Détails analogues à ceux que contient le n° 5.

N° 16.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation énumérées; aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir les écluses.

N° 17.—Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du Détroit de Belle-Ile à Prince-Arthur's-Landing, sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.

N° 18.—Canal de Fort-Frances, sur la route Dawson.

N° 19.—Ouverture et clôture de la navigation. Lac Supérieur et chaîne de lacs sur la route Dawson.

N° 20.—Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.

N° 21.—Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, sur la Saskatchewan.

N° 22.—Volume d'eau que décharge la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.

N° 23.—Noms des navires qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

N° 24.—Port-Nelson, Baie d'Hudson.

N° 25.—Canal projeté de la Baie Verte, entre la Baie de Fundy et la Baie Verte.

N° 26.—Tableau donnant la configuration de la rivière Saint-Jean, de Fiédéricton à la Grande-Chute, Nouveau-Brunswick.

N° 27.—Canal projeté des Cèdres, sur la rive nord du Saint-Laurent, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François.

N° 28.—Canal projeté de la Tay, entre la ville de Perth et le canal Rideau.

N° 29.—Canal maritime projeté de l'Outaouais entre la cité d'Ottawa et la Baie Georgienne, lac Huron, par le lac Winnipeg et la rivière des Français.

N° 30.—Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Outaouais.

N° 31.—Mémoire A, sur la navigation des rivières des Outaouais et des Français.

N° 32.—Mémoire B, sur le canal projeté entre la Baie Georgienne et Ottawa.

TABLEAU DES DISTANCES, ETC.

N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, A LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Extrém. sup de l'île Croyle	Canal de la P'te Farran	¾	1,071
Extrém. sup. de l'île Croyle	Williamsburgh ou Morrisb'rgh	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapid-Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te-Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la P'te Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 statutaires.

L'ascension totale, du point de marée au lac Supérieur est aujourd'hui évaluée à 602¾ pieds, au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières, et à 601·78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes, obtenues le 7 avril 1883.—G.F.B.

N° 2.—Tirant d'eau Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1882.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — *Voir* observations au n° 3.
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution	22	25
Canal Lachine—Agrandissement presque achevé	9	12
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	12
Canal de Cornwall—Agrandissement commencé en 1876	9	12
Canaux de Williamsburgh—Seront agrandis	9	12
Canal Murray—En voie de construction—Ne se trouve pas sur la ligne principale de navigation	10	10
Canal de la baie de Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne principale de navigation	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé	12	12
Canal du Sault-Sainte-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé	16·8	16·8

Voir n° 3, pour les détails relatifs au chenal dragué entre Québec et Montréal, au tirant d'eau sur tous les canaux et à l'élévation au-dessus du niveau de marée.

Voir n° 5, pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation sur les rivières et canaux, savoir : distances intermédiaires et totales ; élévations intermédiaires et totales au-dessus du niveau de la marée ; dimensions et profondeur de chaque canal, de chaque écluse, etc.

Voir l'annexe n° 31, pour les données relatives à l'ouverture et à la clôture de la navigation.—G.F.G.

N° 3.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, le tirant d'eau sur tous les canaux de la voie principale de navigation du Saint-Laurent, et les élévations, sur cette voie et d'autres, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

D'après le rapport de John Kennedy, ingénieur en chef de la commission du port de Montréal, en date du 18 octobre 1882, le chenal entre Québec et Montréal a été dragué jusqu'à une profondeur de 25 pieds, à l'eau basse, excepté aux endroits suivants :—

1. Le cap Charles, où l'on a fait une tranchée dans le haut-fond jusqu'à une profondeur de 22 pieds 3 pouces, mais où il reste à enlever des cailloux, ainsi que des roches détachées.

2. Le cap à la Roche, où l'on a coupé une tranchée traversant presque toute la batture et dont la profondeur est de 22 pieds.

La largeur des parties draguées du chenal varie de 350 à 450 pieds.

(*Voir* aussi l'annexe n° 10 au présent rapport, pages 452-456.)

(Pour plus amples détails, *voir* le n° 28839, ou l'annexe n° 13 du rapport imprimé du ministre des travaux publics pour 1881-82, pages 153-154.)

Aujourd'hui, l'on insiste auprès du gouvernement pour qu'il donne partout 27½ pieds de profondeur au chenal entre Montréal et Québec.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de douze pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers chenaux de manière à permettre aux navires tirant quatorze pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande, et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à quatorze pieds d'eau sur les buses des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Erié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 270 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage ; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps, les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

(Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, *voir* les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880 et publié la même année.)

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de l'élévation de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18.6 pieds, et le minimum 16.8 pieds.

(*Voir* à l'annexe n° 31, les détails relatifs à l'ouverture et à la clôture de la navigation entre Québec et la tête du lac Supérieur.)

ÉLÉVATION AU-DESSUS DU NIVEAU DE MARÉE AUX TROIS-RIVIÈRES.

Les élévations des divers biefs navigables, sur le fleuve Saint-Laurent et autres voies, au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières, diffèrent de celles qui ont été publiées dans de précédents rapports ; ces différences sont indiquées dans les profils suivants, sous forme de tableaux.

Les études et relevés faits depuis 1867, en vue de l'agrandissement des canaux, ont fait connaître plusieurs divergences qui ont été corrigées dans les profils, sous forme de tableaux, des voies de navigation intérieure, soumis aujourd'hui.

Jusqu'à présent, on n'a pas encore pris tous les niveaux sur les rivières et lacs qui forment les diverses voies de navigation.

Par suite, dans plusieurs cas, il a fallu adopter certains chiffres pour les pentes, et on a considéré les plus grands lacs comme étant d'un niveau uniforme, faute des données nécessaires pour déterminer leur pente réelle.

Par suite, les différences de niveau indiquées dans chaque cas, ne sont données comme exactes que quand on a pu se procurer des données sûres pour les établir.

Les principales divergences entre les niveaux indiqués antérieurement à 1867 et ceux que l'on donne aujourd'hui, d'après des études et relevés subséquents, sont les suivantes :—

	Pieds de pente. Aujourd'hui.	Précédemment.
1° Canal du Rapide Plat, canal de la Pointe à Farran - - - - -	8.75	2.75
2° Canal des Galops - - - -	14.75	15.75
3° Canal Welland - - - -	326.75	330.00

Ces différences de niveau affectent donc les élévations indiquées dans des rapports antérieurement publiés, élévations qui n'ont pas été corrigées jusqu'à présent.

Lorsqu'on aura pris les niveaux de toutes les rivières et de tous les lacs sur les diverses voies, il faudra modifier de nouveau l'élévation intermédiaire de chaque section de navigation, et l'élévation totale de ces lacs et rivières au-dessus du niveau de la marée.

(*Voir* la lettre ci-jointe de Thos. Monro, ingénieur local sur la division inférieure ou du nord du canal Welland, relativement à la chute entre les lacs Ontario et Erié.) (N° 33381.)

G. F. BAILLAIRGÉ, *D. M. T. P.*

Ottawa, le 9 avril 1883.

THOROLD, le 22 décembre 1882.

CHER MONSIEUR,—Il est difficile de déterminer les différences de niveaux quand on n'a pas de point exact de comparaison.

Par exemple, que signifie " l'élévation du lac Erié au-dessus du niveau de la mer ? " La mer et le lac sont sujets à des fluctuations constantes, en sorte qu'il devient nécessaire d'adopter un point de repère fixe, avant de pouvoir se procurer des renseignements sûrs.

Je puis dire, néanmoins, que la différence absolue de niveau entre le sommet du buse de l'écluse de Port-Dalhousie (la vieille écluse) et celui de la vieille écluse de Port-Colborne est, d'après nos calculs, de 327.96 pieds, ce qui, à égale profondeur d'eau sur les deux seuils, représente les élévations relatives des surfaces des lacs. Mais cela n'est évidemment pas exact, parce que les fluctuations des lacs ne sont pas synchroniques, ni de même niveau.

Bien à vous, THOMAS MONRO,

M. G. F. BAILLARIGÉ, *D. M. T. P.*

N° 4.—CANAL SAINT-PIERRE.

CAP-BRETON, province de la Nouvelle-Ecosse.

Section de navigation.	Longueur.	Maximum du montant et du jus., baie de St-Pierre	Nombre des écluses.	Dimensions de l'écluse.			Prisme du canal.			Observations.
				Long. entre les pot.-tourillons.	Largeur à la surface de l'eau.	Profondeur sur les seuils.	Largeur au plafond.	Largeur à la surface de l'eau.	Profondeur d'eau	
	pds.	pds.		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	
Canal Saint-Pierre— Rel. le lac du Grand Bras-d'Or à la Baie Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.	2,400	7	1 Ecluse de marée avec 4 paires de portes à la Baie Saint-Pierre.	200	49½ A la surface de l'eau au jusant des gr. marées	18	46	55	19	Les travaux du premier canal furent commencés en 1854, suspendus en 1856, repris en 1864 et achevés en 1869. Jusqu'au mois de novembre 1867, le gouvern. de la Nouvelle-Ecosse faisait exécut. les travaux. Les travaux d'agrandissement ont été commencés en 1875, et le bordereau final a été payé le 30 avril 1881. Total des frais d'agrandissement, $357,880.71.

NOTE.—Ce canal s'étend d'un bras à l'autre de l'océan, en traversant l'Ile du Cap-Breton ; partant de l'extrémité de l'est des lacs du Bras-d'Or, le chenal est divisé par l'île Boularderie ; le chenal du nord, appelé le Grand Bras-d'Or, a environ 20 milles de longueur et sa profondeur est d'au moins 4 brasses ; le chenal du sud, appelé le Petit Bras-d'Or, est obstrué, à son entrée de l'est, par une barre rocheuse qui fait que les petits navires peuvent seuls y entrer. Continuant vers l'ouest et traversant le lac du Petit Bras-d'Or dont la longueur est d'environ 12 milles et la moindre profondeur de sept brasses, nous arrivons au détroit de Barra, long d'environ un mille et large de un demi-mille. Au delà de ce point, la marée ne se fait plus sentir. De là, nous traversons le lac du Grand Bras-d'Or, long d'environ 21 milles et dont la moindre profondeur est de 4 brasses ; puis, franchissant le goulet de Saint-Pierre, long de 6½ milles, nous atteignons le canal Saint-Pierre, qui traverse l'isthme formée d'argile compacte, entremêlée de gravier, pierres et cailloux qui reposent sur une couche dure de roc syénitique ; franchissant le canal, nous atteignons l'extrémité de l'ouest de la navigation à la baie Saint-Pierre.

La marée ne se fait pas sentir dans le lac du Grand Bras-d'Or, et son niveau correspond à peu près au niveau moyen de la mer à la baie Saint-Pierre, où la marée monte d'environ 7 pieds.

N° 5.—NAVIGATION DU

De	A	Sections de navigation.	Distances. Intermédiaires.	Distances. Total à partir du détroit de Belle-Ile.	Tirant des navires.	Elévation. Intermédiaires	Elévation. Au-dessus du niv. de marée à T.-Riv.	Nombre d'écluses.
			milles.	milles	pds. prof.	pds.	pds.	
Détroit de Belle-Ile	Québec.....	Fleuve et golfe Saint-Laurent.	826	826	.....	.....	.....	.....
Québec.	Tr.-Rivières (à la tête de la marée)	Fl. St-Laurent	74	900	25	.....	0	.....
Trois-Rivières (à la tête de la marée)	Montréal.....	do ...	86	986	25	11¾	11¾	.....
Montréal.....	Lachine, au pied du lac St-Louis	Canal Lachine, (vieux.)	8½	994½	9	44¾	56½	5
do	do ...	Canal Lachine, agraadi.	8¾ non ajoutés.	.....	12	45 non ajoutés.	.....	5 non ajoutées
Lachine, au pied du lac Saint-Louis.	Melocheville, au pied du canal Beauharnois.	Lac Saint-Louis..	15¼	1009¾	9	1½	58	.....
Melocheville	Valleyfield, au pied du lac St-François.	Canal Beauharnois.	11¼	1021	9	82½	140½	9
Valleyfield.....	Cornwall.....	Lac St-François.	32¾	1053¾	9	1½	142	.....
Cornwall.....	Dickinson's-Landing.	Canal Cornwall.	11½	1065¼	9	48	190	7
Dickinson's - Landing.	Pointe à Farran..	F. Saint-Laurent	5	1070¼	plus de 12	1 7/12	191 7/12	.....
Pointe à Farran....	Extrém. d'amont de l'île de Croyle	Canal de la pte. à Farran.	¾	1071	9	3½	195 1/12	1
Extrémité d'amont de l'île de Croyle	Morrisburgh.....	F. Saint-Laurent	10½	1081½	9	8¾	203 7/12	.....
Morrisburgh.....	Tête du Rapide Plat.	Canal du Rapide Plat.	4	1085½	9	11½	215⅓	2
Tête du Rapide Plat	Village Iroquois.	F. Saint-Laurent	4½	1090	plus de 12	3⅚	219⅙	.....

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Longueur.		Largeur.			Profondeur.		Tonnage des navires.	Observations.
Canal.	Ecluses.	Canal au plafond.	Canal à la surface de l'eau	Ecluse à la surface de l'eau.	Du prisme du can. et d. bass.	Sur les bucs des écluses.		
milles.	pieds.	pieds.	pds.	pieds.	pds.	pds.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	On a récemment constaté que la différence entre la marée basse aux Trois-Rivières et la marée basse à Montréal, est des 11.73 pieds.
8½	200	80	120	45	10	9	.....	La profondeur d'eau sur les seuils des deux écluses inférieures à Montréal est de 16 pds. Le canal Lachine rachète le Sault St-Louis, connu aussi sous la désignation de Rap. de Lachine.
8¾ non ajoutés.	270	137 à 200	163 à 208	45	19 et 13	18 et 14	1000 à 1500	La profond. d'eau sur les seuils des 2 écluses du canal agrandi à Montréal est de 18 pieds ; dans le bassin n° 1, situé entre les deux écluses, 19 pieds. De l'écluse n° 2 au pont Wellington, profond. au centre du chenal, 19 pds., sur une largeur de 100 pds.; reste du bassin (bassin n° 2), 13 pds. Du pont Wellington à Lachine, le vieux canal a été agrandi, mais on a constr. de nouvelles écluses le long des anciennes, ce qui donne une nouvelle entrée de 320 pieds de large, à Lachine.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
11¼	200	80	120	45	10	9	600	Ce canal rachète les rap. des "Cascades," des "Cèdres" et du "Coteau," qui représ. une long. d'env. 7 m., la navigat. étant facile dans les interv. Les vap. transp. des voyag. sautant ces rap. La batture de Bacôt Hayes, qui traverse le chen. des vap. et était autref. l'end. le moins prof. de tous les rap. entre Montréal et Kingston, a été récemm. approf. sur une larg de 150 pds, et les nav. tirant 8 p. peuv. mainten. y passer à l'eau basse. Autr., la prof. n'y était que d'env. 6½ pds. à l'eau basse. Le rap. du Coteau a 18 p. de chute sur une dist de 3¼ m.; jusq. village des Cèdres, dist. de 5 m., la ch'te est de 9·1 p.; le rap. des Cèd. a 28·7 p. de chute sur une dist. de 1¾ m ; du pied du rap. des Cèdres à la tête des Cascades, dist. de 2¼ m., la chute est de 3.5 pds.; le rap. des Cascades a 23·2 pds. de chute sur une distance de 2½ milles.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
11½	200	100	150	55	10	9	750	L'entrée infér. du canal agrandi se trouve à 300 pds. au sud de la ligne actuelle ; on a construit deux écluses agrandies, de 270 x 45 pds., ayant 14 pieds d'eau sur les seuils ; aussi, un bassin de 825 pds. de long entre ces écluses. Ce canal rachète le rap. du Long-Sault que les nav. qui descend. le fleuve peuv. franchir sans dang
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
¾	200	50	90	45	10	9	600	L'écluse ne sert que p. les nav. qui remont. le fleuve ; les nav. qui le descend peuv. franchir le rapide. En oct 1872, l'eau fut très basse, et il n'y avait que 7¾ pds. d'eau sur le busc inférieur.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Des rapports antérieurs fixaient à 2¾ pieds la chute sur ce parcours.
4	200	50	90	45	10	9	600	Le chenal qui traverse ce rapide est sûr et profond. A l'epoque des eaux basses, en oct. 1872, il n'y avait que 6 pds. 7 pcs d'eau sur le seuil supérieur de l'écluse de prise d'eau. Les navires qui descend. le fleuve, franchiss. ce rap.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	

N° 5.—NAVIGATION DU

De	À	Sections de navigation.	Distance. Intermédiaire.	Distance. Total à partir du Détroit de Belle-Ile.	Tirant des navires.	Elévation. Intermédiaire.	Elévation. Au-dess. du niveau de la marée de T.-Riv.	Nombre des écluses.
			milles.	milles	pieds.	pieds.	pieds.	
Village Iroquois...	Tête du rapide des Galops.....	Canal des Galops	7⅝	1097⅝	9	14⅝	234	3
Tête des rapides des Galops.....	Prescott.....	Fleuve St-Laur't	7⅜	1105	10½	1¾	235¾	.....
Prescott.....	Kingston.....	do ...	59	1164	prof.	4¼	240	.....
Kingston.....	Port-Dalhousie....	Lac Ontario.....	170	1334	prof.	.....	240	.....
Port-Dalhousie.....	Port-Colborne....	Canal Welland... (Vieux.)	27	1361	9	326¾	566¾	27
do	do	do agrandi...	26¾ non ajoutés	.....	12	326¾ non ajoutés.	.....	26 non ajoutés.
Port-Colborne.....	Amherstburg	Lac Erié.....	232	1593	prof.	.....	566¾	.....
Amherstburgh	Windsor.....	Rivière Détroit..	18	1611	15	4	570¾	.....
Windsor.....	Pied de l'île Ste-Marie.	Lac Ste-Claire...	25	1636	15	.....	570¾	.....
Lac Sainte-Claire.	Sarnia.....	Riv. Ste-Claire..	33	1669	15	6	576¾	.....
Sarnia.....	Pied de l'île St-Joseph.	Lac Huron	270	1939	prof.	.....	576¾	.....
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie.	Riv. Ste-Marie...	47	1986	16	8	584¾	.....
Pied du Sault-Ste-Marie.	Tête du Sault-Sainte-Marie.	Canal du Sault-Sainte-Marie.	1	1987	16	18	602¾	1
Tête du Sault-Ste-Marie.	Pointe-aux-Pins..	Riv. Sainte-Marie	7	1994	16	.....	602¾	.....
Pointe-aux-Pins....	Fond-du-Lac.....	Lac Supérieur...	390	2384	prof.	.....	602¾	.....
				2384			602¾	55
Kingston.....	Tête de la baie de Quinté.	Lac Ontario.....	67	1231	.....	.....	.....	.....
Tête de la baie de Quinté, à travers la Péninsule.	Havre de la Presqu'île, l. Ontario.	Canal Murray....	6⅓	1237⅛	10	.....	240	Pas d'écluse.
Canal Murray.....	Baie Burlington..	Lac Ontario.	101⅞	1339	.....	.....	.....	.....
Lac Ontario.....	do ...	Canal de la baie Burlington.	½	1339½	10	.....	240	Pas d'écluse.

FLEUVE SAINT-LAURENT—*Suite.*

Longueur.		Largeur.			Profondeur.		Tonnage des navires.	Observations.
Canal.	Ecluses.	Canal au plafond.	Canal à la surface de l'eau.	Ecluse à la surface de l'eau.	Du prisme du can. et d. bass.	Sur les buscs des écluses.		
milles.	pieds.	pieds.	pds.	pieds.	pds.	pds.		
7⅝	200	50	90	45	10	9	600	Ce canal rachète les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe Cardinal et des Galops. On approfondit actuellement jusqu'à 16 pieds le chenal du rapide des Galops. A l'époque des eaux les plus basses, il y a environ 8 pieds d'eau sur les seuils de l'écluse de prise d'eau. Les canaux de la Pointe à Farran, du rapide Plat et des Galops, connus sous la désign. commune de can. de Williamsburgh, ne sont génér. pas fréquentés par les vap. à pas. ni en desc. ni en mont. le fleuve.
27	2 de 200 24 de 150 1 de 230	26 à 70	66 à 110	2 de 45 24 de 26½ 1 de 45	11	10¼	450 500	Il rachète la chute et la rivière Niagara et relie le lac Ontario au lac Erié. Avant les études récemment faites pour l'agrandissement des canaux, on évaluait à 330 pieds la différence de niveau entre les lacs Erié et Ontario. La différence de niveau entre les buscs des écluses de prise d'eau (les vieilles) à Port-Dalhousie et Port-Colborne est égale à 327 96 pieds.
26¾ non ajoutés	270	100	152	45	13	12 et 14	1000 à 1500	Pour le canal agrandi, on a suivi une nouvelle ligne de 11·83 milles de parcours entre Port-Dalhousie et Allanburgh ; d'Allanburgh à Port-Colborne, le vieux canal a été élargi et approfondi sur une distance de 14·94 milles. En avril 1875, il fut décidé que toutes les constructions permanentes seraient adaptées à la profon. de 14 pds ; les écluses construites antérieur. à cette date correspondent à une voie de navigat. de 12 pds de profond., mais se trouvent princ. sur cette partie de la ligne où l'on pourra élever le niveau d'eau pour don. la prof. de 14 pds quand cela sera néces.
								Le gouvernement des Etats-Unis se propose d'améliorer toute cette partie du fleuve. Des contrats ont été passés à l'effet de donner au chenal 300 pieds de largeur sur 20 pieds de profondeur.
1	515	108 270	108 270	80	17	16		Les deux vieilles écluses, situées sur la rive nord-est et contiguës à la nouvelle écluse, ont 350 pds de long, 70 pds de large et 69 pds au plafond ; elles ont 12 pds d'eau sur les seuils, et les navires de 2.000 ton peuvent les franchir. Elles sont sous le contrôle du gouver. des E.-U. Le major Farquhar, ingén., des E.-U., dit que le min. de la larg. du canal agrandi est de 108 pds à l'entrée sup., sur une dist de 500 pds, et qu'imméd en am. des écl., la lar. est de 270 pds et les parois sont vertic. ; prof., 16 pds, au niveau moyen des eaux b. ; long. du can., en am des écl., 5,500 pds.
71⅝								
4⅕		80	124		11			Partie draguée dans la baie de Quinté, ¾ de mille ; dans le lac Ontario, 1¼ mille. Longueur totale du canal, environ 6⅕ milles. Actuellement en voie de construction.
½		103 à 174	103 à 174		11			Jetées des deux côtés du canal. Il donne accès au port de Hamilton et à la ville de Dundas, par le can. Desjardins. Jetée nord. 2,307 pds de lon. ; jetée sud, 2,710 pds de lon ; larg. moy. des jetées, 20 pds ; jetée sud à l'extrém. de l'est, 40 pds de larg. ; les jetées sont espacées de 103 pds à leurs extrém. intér, et de 174 pds à leurs extr. extér.

NAVIGATION DES LACS.

N° 6.—Du lac Supérieur au point de marée.

Noms des lacs et rivières qui les relient.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Superficie en milles carrés.	Elévation au-dessus du niveau de la mer aux Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moy'nne	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	602¾
Rivière Sainte-Marie	55	4	1	60	30	.....	584¾
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	578¾
Green Bay	100	25	18	.....	500	2,000	578¾
Détroit de Mackinaw	50 Non ajout. ci-dessous	20	10	200	40	.....	578¾
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	.....	576¾
Huron	270	105	70	900	450	23,000	576¾
Rivière Sainte-Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570¾
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566¾
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François	33	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112	Y compris les sections du fleuve...				96,867	.....
do do ...	1,778	A l'exclusion des sect. du fleuve.				.....	.....

N° 7.—DISTANCES ENTRE LES DIVERSES LOCALITÉS DE MONTRÉAL A QUÉBEC.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires. Intermédiaire.	Milles statutaires. Total.
Montréal, quai de l'île vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe	$6\frac{1}{10}$	$6\frac{1}{10}$
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, *en haut*	4	$10\frac{1}{10}$
Pointe-aux-Trembles, *en haut*	Varennes	$3\frac{4}{10}$	$13\frac{1}{2}$
Varennes	Cap Saint-Michel	$2\frac{3}{10}$	$15\frac{8}{10}$
Cap Saint-Michel	Verchères	$5\frac{8}{10}$	$21\frac{6}{10}$
Verchères	Phare de l'île aux Prunes	$1\frac{1}{10}$	$22\frac{7}{10}$
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	$6\frac{1}{20}$	$28\frac{3}{4}$
Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	Lavaltrie	$1\frac{1}{2}$	$30\frac{1}{4}$
Lavaltrie	Chenal de Contrecœur, entrée inférieure.	$4\frac{3}{4}$	35
Chenal de Contrecœur, entrée inférieure.	Lanoraie	$1\frac{3}{10}$	$36\frac{3}{10}$
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	$8\frac{7}{10}$	45
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	$3\frac{3}{4}$	$48\frac{3}{4}$
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	$3\frac{1}{2}$	$52\frac{1}{4}$
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	$5\frac{1}{2}$	$57\frac{1}{2}$
Phare-flottant n° 1	do 2	$2\frac{9}{10}$	$60\frac{4}{10}$
do 2	Bouée blanche	$4\frac{4}{10}$	$64\frac{8}{10}$
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	$6\frac{1}{2}$	$71\frac{3}{10}$
Phare-flottant n° 3	Port Saint-François	$4\frac{2}{10}$	$75\frac{1}{2}$
Port Saint-François	Trois-Rivières	$6\frac{1}{2}$	82
Trois-Rivières	Bécancour, bouée de fer au coude	$5\frac{6}{10}$	$87\frac{6}{10}$
Bécancour, bouée de fer au coude	Champlain	6	$93\frac{6}{10}$
Champlain	Quai de Batiscan	$7\frac{9}{10}$	$101\frac{1}{2}$
Quai de Batiscan	Cap-Levraut	4	$105\frac{1}{2}$
Cap-Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	$3\frac{1}{4}$	$108\frac{3}{4}$
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	Cap-Charles	$2\frac{1}{4}$	111
Cap-Charles	Rapides du Richelieu	9	120
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	$4\frac{9}{10}$	$124\frac{9}{10}$
Quai du Platon	Sainte-Croix	$5\frac{6}{10}$	$130\frac{1}{2}$
Sainte-Croix	Ecureuils	$1\frac{1}{2}$	132
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, *en bas*	7	139
Pointe-aux-Trembles, *en bas*	Cap-Rouge	12	151
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	$9\frac{1}{4}$	160

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

N° 8.—NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières, d'après les autorités suivantes : —

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubldge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires, Shanly, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires, Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson...	0·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent.....	.....	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Montréal, fleuve Saint-Laurent.....	.....	.....	12·75	13·00	12·75	13·25	11·00	11·75
		1817.						
Kingston, lac Ontario.....	.....	232·00	234·00	.....	.....	234·00	234·00	240·00
Oswego do	245·15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Erié, explor. de 1816	564·85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876.	571·68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	568·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		1818.						
do autorités canadiennes.....	.....	564·00	564·00	.....	.....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire.....	.....	.....	.....	.....	.....	572·00	568·00	570·75
		1822.						
Lac Huron	.....	590·00	594·00	.....	.....	578·00	574·00	576·75
		1822.						
B. Georgienne, lac Huron.	.....	594·00	594·00	572·00	574·00	578·00	578·00	580·75
Lac Michigan.....	.....	.....	.....	.....	.....	580·00	578·00	580·75
	Hauteur moyenne.	1823.						
Lac Supérieur, Sault Ste-Marie	601·78	627·00	.....	.....	.....	600·00	600·00	602·75

OBSERVATIONS.

La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.— *Voir* le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 33607, en date du 12 mars 1883.

Le niveau de la marée aux Trois-Rivières est le plus bas qui aît été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de répère, à l'angle sud-est du quai de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.— *Voir* notes en date du 21 février 1883, n° 33687.

L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer correspond au niveau moyen de la marée à New-York.— *Voir* le télégramme du major Farquhar, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33363, et les notes à la page 902.

L'élévation du niveau de l'eau basse, 11·75 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, représente une profondeur de 15·40 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

N° 9.—DES TROIS RIVIÈRES A MONTRÉAL.

ELÉVATION au-dessus de la marée la plus basse observée aux Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883,

Désignation.	Point de repère—chemin de fer du Nord entre Montréal et Québec.	Elévation.	
		Intermédiaire.	Au-dessus de l'eau basse aux T.-Rivières.
Niveau minimum observé aux Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	39·55	0·00	0·00
Som. de l'ang. S.E. du quai de la Cie du Richelieu aux T.-Riv.	56·55	17·00	17·00
Point de repère au sommet de la maçonnerie du pont du chemin de fer, rivière Saint-Maurice, 2 milles en amont de l'emb.	90·00	33·45	50·45
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer, à Terrebonne	81·17	8·83	41·62
Sommet du couronnement, ancienne entrée de l'écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67·19	13·98	27·64
Niveau minimum observé à Montréal depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1	51·28	15·91	11·73
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35·86	15·42	—3·69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port : Prof. sur le busc, 16½ pds. ;—niv. de l'eau basse ant. adopté par la commis. du port de Montréal : sur le busc 17 ; moyenne d'été de l'aqued. de Montréal : sur le busc, 19 pds.			
Sommet du cour., vieille écluse n° 1, au-dessus du busc d'aval.	67·19	31·33	27·64
Niv. maxim. de l'inond. en amont du pont Victoria, avril 1858.	79·61	43·75	40·06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 10·50 pieds ; cela correspond à 17 pieds sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, Montréal			

N° 10.—PORTS DES TROIS-RIVIÈRES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée aux Trois-Rivières, et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, à Montréal.

Désignation.	Point de repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Point de repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Elévation au-dessus du niveau de la marée aux T.-Rivières,
Niveau mininum observé aux Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	(—)3·69	0·00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81·00	35·86	0·00	(—)3·69
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1852 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au mois d'octobre 1881	96·42	51·28	15·42	+11·73
Niveau minimum, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal.	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau minimum, port de Montréal tel que précédemment adopté	98·00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été, aqueduc de Montréal—T. C. Keefer.	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858	124·75	79·61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtem., en avant du marché Bonsecours..				
D'après les ingénieurs du projet Shearer...	119·63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I.C	119·61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119·57	74·43	38·57	+34·88

N° 11.—MÉMOIRE relatif aux niveaux constatés entre le port des Trois-Rivières et celui de Montréal, d'après J. E. Boyd, autrefois ingénieur en chef des chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et depuis lors, ingénieur-surintendant d'une partie du chemin de fer du Nord, entre Québec et Montréal.

Les élévations de 90·00 au sommet des piles du pont du chemin de fer du Saint-Maurice, et de 81·17 au sommet des piles du pont du chemin de fer de Terrebonne, représentent les hauteurs au-dessus du point de repère adopté pendant la construction du chemin de fer du Nord entre Québec et Montréal, 1876-79.

Au moyen de niveaux pris, en février 1883, par John Sutcliffe, I.C., la premier point a été relié au point de repère de l'angle sud-est du quai de la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, aux Trois-Rivières, ce dernier étant le point de repère qui a servi dans les travaux du port de cette ville. Ce point est de dix-sept pieds au-dessus des plus basses eaux connues, observé par R. Steckel, I.C., 19 septembre 1881.

En même temps, des niveaux furent pris pour relier le sommet des piles du pont de Terrebonne au sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, ce qui complète la chaîne des niveaux depuis l'eau basse aux Trois-Rivières jusqu'au niveau minimum constaté dans le port de Montréal.

Les niveaux de reliement mentionnés dans le mémoire ci-dessus, ont été pris à ma demande pour établir l'élévation de l'eau basse à l'entrée inférieure du canal Lachine à Montréal, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, parce qu'il n'existe pas de rapport d'une ligne continue de niveaux pris antérieurement dans le même but.

Les profils, sous forme de tableaux, des diverses voies de navigation ci-joints, sont basés en partie sur l'élévation au-dessus de la marée récemment établie, comme je viens de le dire, entre les Trois-Rivières et Montréal.

Ces profils ont été préparés avec soin et sont aussi exacts que possible, d'après les meilleurs renseignements obtenus jusqu'à présent.

G. F. BAILLAIRGÉ, S. M. T. P.

MONTRÉAL, le 19 mars 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai vu de nouveau M. Sutcliffe ce matin, au sujet des niveaux qu'il a récemment pris pour vous. Il m'a montré son calepin de niveaux; je l'ai soigneusement examiné et suis d'avis que les niveaux sont parfaitement exacts. Ci-joint copie d'un mémoire qu'il avait dressé à ce sujet. J'étais sous l'impression que le point de repère (B.M.) auquel il s'arrêtait, se trouvait près de la prison. En effet, il a arrêté, un soir, ses opérations à ce point, et le lendemain il a rapporté ses niveaux à un point de repère bien connu, fixé par les ingénieurs royaux au marché Bonsecours.

MÉMOIRE.—" Vérifié sur le point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en avant du marché Bonsecours, que j'avais déjà vérifié au mois de février 1882. Ce point a été fréquemment vérifié aussi par les ingénieurs de la commission du port et par ceux du projet Shearer; tous ces messieurs s'accordent à peu près. Ma vérification donne 119.61; celle des ingénieurs de Shearer, 119.63, et celle des ingénieurs de la commission du port, 119.57; le couronnement de la vieille écluse n° 1 est à 112.33.—Tous ces niveaux sont au-dessus du même point de repère de 81.00 sur le busc inférieur de la vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine, dans le port de Montréal."

J. S.

Il existe une grande confusion dans les points de repère dont on fait usage à Montréal et dans les environs. On peut dire, en général, que chaque ingénieur en chef a son point de repère. Sur la page précédente, je donne un tableau indiquant le rapport de ces niveaux à celui du seuil de la vieille écluse n° 1.

M. Keefer (Thos. C.) supposait que le niveau d'été, à Montréal, était de 19 pieds au-dessus de ce seuil, dans tous les calculs faits pour l'aqueduc de cette ville. Récemment, les commissaires du port et l'ingénieur de la cité ont adopté 17 pieds pour le niveau minimum sur le seuil de l'écluse. J'ignore quel est le point de repère de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, mais je suis porté à croire qu'il a été référé au niveau de la marée. Depuis quelque temps les commissaires du port ont adopté 16½ pieds pour le niveau minimum de l'eau sur le seuil. Dans le relevé que j'ai fait des battures de Saint-Lambert, j'ai réduit les sondages à 16 pieds sur le seuil, parce que l'eau a récemment baissé plusieurs fois jusqu'à ce niveau, ou bien près. En 1881, elle était à 15 pieds 5 pouces, le 6e jour d'octobre.

M. Lesage me dit que M. Parent envoie aujourd'hui à M. Perley une copie des registres des niveaux pour 1881. M. Douglas, qui travaille pour M. Page, a des copies de ces registres depuis l'origine, et M. Guerin en a des copies pour le printemps et l'automne de chaque année depuis une certaine époque.

En terminant, je répète que vous pouvez, selon moi, vous en rapporter sûrement aux niveaux de Sutcliffe.

Je me souscris, cher monsieur,
Votre tout dévoué,

T. W. HARRINGTON.

M. G. BAILLAIRGÉ,
Député-ministre des travaux publics,
Ottawa.

VOIE DU LAC CHAMPLAIN.

N° 12.—De Québec et Montréal au littoral de l'océan, à New York.

Noms des localités.	Distances en milles de			Observations.
	Localité à localité.	Montréal.	New-York.	
Fleuve Saint-Laurent—				
Québec	160	160	525	Fleuve Saint-Laurent.
Montréal	.....	.....	457	do
Sorel	46	46	411	Au confluent du Saint-Laurent et du Richelieu.
Rivière Richelieu—				
Saint-Ours	14	60	397	Ecluse et barrage sur la rivière Richelieu.
Chambly	32	92	365	Entrée nord ou d'aval, canal Chambly.
Saint-Jean	12	104	353	Entrée sud ou d'amont, do
Lac Champlain—				
Rouse's-Point	23	127	330	Frontière entre le Canada et les Etats-Unis, près du pied du lac Champlain.
Whitehall	111	238	219	Entrée nord ou supérieure du canal du lac Champlain, à la tête du lac Champlain.
Canal Champlain, de la Jonction à Whitehall, 64 mil. de long—				
Comstock's Landing	8	246	211	
Fort-Ann	4	250	207	Extrémité nord, bief culminant du canal Champlain.
Smith's-Basin	4	254	203	
Baker's-Basin	5	259	198	
Glen's-Falls, bief (navigable)	1	260	197	Bief culminant alimenté par l'Hudson.
Fort-Edward	2	262	195	Extrémité sud, bief culminant du canal Champlain.
Moses-Kill	5	267	190	
Fort-Miller	3	270	187	
Pont de Saratoga	3	273	184	
Schuylerville	2	275	182	
Vanduzen's-Landing	3	278	179	
Wilbur's-Basin	5	283	174	
Blecker's-Basin	2	285	172	
Village de Stillwater	2	287	170	
Mechanicsville	4	291	166	
Waterford	8	299	158	
Jonction	3	302	155	Jonction du canal Champlain et du canal Erié.
Canal Erié—				
West-Troy	2	304	153	
Albany	7	311	146	Entrée inférieure du canal Erié, sur la rivière Hudson, au niveau de la marée.
Rivière Hudson—				
New-York	146	457	.....	A l'embouchure de l'Hudson, sur l'Atlantique.

Observation.—Sur le parcours de 457 milles, entre Montréal et New-York, 372 milles sont naturellement navigables, et il y a 15 milles de navigation artificielle; l'éclusage total, du Saint-Laurent au bief culminant du lac Champlain, est de 836¼ pieds en montant, et l'éclusage total, du bief culminant à Albany, est de 150 pieds en descendant.

(*Voir* notes à la page 902 au sujet de la variation moyenne de la marée à Albany et New-York, et de déclivité de la rivière Hudson entre ces deux villes.—G.F.B.)

N°. 13.

Canal Champlain et bief alimentaire de Glen's Falls :—

Construction autorisée, 15 avril 1817.
Glen's-Falls, bief autorisé, avril 1822.
Evaluation du coût du canal par l'ingénieur..... $371,000 00
Navigation ouverte entre Fort-Edward et le lac Champlain, 24 novembre 1819.
Canal achevé entre Waterford et le lac Champlain, 1882.
Canal, coût de construction jusqu'à 1832..... $921,101 00
Bief d'alimentation—coût de construction, 1837..... 91,944 00
Coût total des deux, avec améliorations, à part les réparations ordinaires, juin 1868.....$2,378,910 00
Nombre d'écluses sur le canal, 20; sur le bief d'alimentation, 13; dimensions, 110' x 18' et 100' x 15'.
Longueur du canal, 66 milles; bief d'alimentation, 7 milles; réservoir, 5 milles—78 milles.
Dimension du prisme du canal et du bief d'alimentation, 40·26 x 4.
Dimension autorisée, chap. 213, lois 1860, 50·35 x 5.
do do 788 do 1870, 58·44 x 7.
Coût total du canal et du bief d'alimentation, jusqu'au 30 septembre 1876..... $673,028 73

ECLUSES.

Canal Champlain.						Canal d'alimentation de Glen's-Falls.			
N°	Ascension.	N°	Ascension.	N°	Ascension.	N°	Ascension.	N°	Ascension.
1	10¾	8	8¾	15	8	1	10	8	10
2	10¾	9	10	16	7	2	10	9	10
3	8½	10	9¾	17	3¼	3	10	10	10
4	9	11	11¼	18	9	4	10	11	11
5	9	12	9	19	9	5	10	12	11
6	9	13	10¼	20	10	6	10	13	10
7	9½	14	8			7	10		

(*Voir* le rapport de l'ingénieur et arpenteur de l'Etat de New-York, page 91; ce rapport a été publié en 1878.)

N° 13.—ROUTE DU LAC CHAMPLAIN,

De	À	Sections de navigation.	Distance. Intermédiaire.	Distance. Total depuis Montréal.	Elévation.	Chute.	Nombre d'écluses.
			m.	milles	pds.	pds.	
.....	.....	Port de Montréal...	.....	.....	.....	.....	.....
Montréal.....	Sorel.	Fleuve St-Laurent..	46	46	.....	11·75	.....
Sorel.....	Saint-Ours	Rivière Richelieu....	14	60	1·75	.....	.....
.....	.....	Ecluse et barrage de Saint-Ours.	.....	.....	5·00	.....	1
Ecluse Saint-Ours.....	Bassin de Chambly	Rivière Richelieu....	32	92	1·25	.....	.....
Bassin de Chamb'y.....	Saint-Jean	Canal Chambly	12	104	74·00	.....	9
Saint-Jean.....	Rouse's-Point.....	Rivière Richelieu....	23	127	.....	.....	.....
Rouse's-Point.	Whitehall.....	Lac Champlain	111	238	.....	.....	.....
Whitehall	Fort-Ann.....	.....	12	250	57·25	.....	7 écluses .... 1 écl. de sûr.
Fort-Ann.....	Fort-Edward	.....	12	262	.....	.....	.....
Fort-Edward	Schuylerville	.....	13	275	.....	50·25	5 écluses..... 1 écl. de sûr.
Schuylerville	West Troy-Jonction de.	Canal Champlain ...	29	304	.....	75·75	8 écluses..... 1 écl. de sûr. 2 pas ajouté.
West Troy-Jonction de	Albany.....	.....	7	311	.....	24·25	
Albany.....	New-York	Rivière Hudson.....	146	457	.....	.....	.....
	Total, Montréal	à New-York.....	457	457	139·25	161·25	33

CANAL D'ALIMENTATION ET RÉSERVOIR DE GLEN'S-FALLS,

Bief culminant, à un point situé environ 2 milles au nord-est de Fort-Edward.	Tête du canal d'alimentation sur l'Hudson.	Canal d'alimentat,, chute de Glen.	7	267	132	.....	13 écluses.... 1 écl. de sûr.
Tête du canal d'alimentation.	Tête du réservoir..	Réservoir—Fort..... Edouard.	5	272	.....	.....	.....
	Total.....	.....	12	272	132	.....	14

DE MONTRÉAL A NEW YORK.

Hauteur au-dessus du niv. de la marée.		Dimensions des écluses.			Largeur du canal		Observations.
A Trois-Rivières.	A Albany.	Longueur.	Largeur à la surf. de l'eau.	Profond. d'eau sur les buscs.	A la surface de l'eau.	Au plafond.	
Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	
11·75	22·75	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	11·00	.....	.....	.....	.....	.....	Confluent de la rivière Richelieu et du fleuve Saint-Laurent.
1·75	12·75	.....	.....	.....	.....	.....	
6·75	17·75	200	45	7	.....	.....	Barrage sur la côte ouest de l'île, 600 pieds de long; sur la côte de l'est de l'île, 300 pieds de long. Le barrage de la rivière Richelieu élève l'eau de 4 à 7 pieds. Pendant les crues, de 8 à 10 pieds d'eau passent sur ces barrages. L'écluse et le barrage furent commencés en 1844 et achevés en 1849; ils ont coûté $153,117.
8·00	19·00	.....	.....	.....	.....	.....	Le min. de prof. de la riv. est de 7 pds. à l'eau la plus basse.
82·00	93·00	118	23½	7	60	36	Travaux commencés en 1831, suspendus en 1835, repris en 1840 et achevés en 1843. En 1881 et 1882, les écluses ont été réparées, le prisme du canal a été curé et les levées ont été exhaussées et élargies.
82·00	93·00	.....	.....	.....	.....	.....	Les bateaux chargés de 600 tonneaux le fréquentent.
82·00	93·00	.....	.....	.....	.....	.....	Découvert par Samuel de Champlain en 1609; le *Vermont* est le premier vapeur américain qui ait fait le service sur le lac; il commença ses voyages en 1809; les vapeurs de 700 tonneaux le fréquentent.
139·25	150·25						
139·25	150·25						Canal commencé en 1817 et achevé en 1822; 20 écluses; 3 écluses de sûreté. Tonnage moyen des navires, 80 ton'x. Le bief culminant est alimenté par le canal et le réservoir de Glen's-Falls, auxq. viennent s'aj., au nord, à Fort-Ann, les eaux de Wood Creek; au sud, à Fort-Miller, vien. s'aj. des eaux de la baie d'Hudson; ent. ce point et Glen's Falls, et à Cohoes v. s'aj. les eaux de la riv. Mohawk.
89·00	100·00						
		100	18	5	50	35	
13·25	24·25	.....	.....	.....	.....	.....	Confluent avec le canal Erié. Le vieux canal Erié fut commencé en 1817 et achevé en 1825; long. totale, 363 milles; 83 écluses de 90 x 15 x 4 pds.; tonnage, 70 ton.; éclusage, 675½ pds. Le canal Erié agrandi fut commencé en 1836, et achevé en 1862; long. totale, 350½ milles; 72 écluses de 110 x 18 x 7 pds.; tonnage, 220 tonnes; éclusage, 654⅘ pds.
11·00 au-dessous du niveau de la marée, T.R.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Partie commune aux canaux Erié et Champlain.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(*Voir* notes à la page 902.)

QUI ALIMENTENT LE BIEF CULMINANT DU CANAL CHAMPLAIN.

271·25	282·25	100	18	5	50	35	Un barrage de 800 pieds de long à travers la rivière Hudson. Commencé en 1822, achevé en 1837; tonnage, 80.
271·25	282·25	.....	.....	.....	.....	.....	
271·25	282·25	.....	.....	.....	.....	.....	

N° 14.—NAVIGATION—MONTRÉAL,

De	A	Sections de navigation.	Distances. Intermédiaires	Distances. Totales.	Tirant des navires.	Elévation. Intermédiaires.	Elévation. Au-dessus du niv. de la mar. aux Tr.-Riv.	Nombre des écluses.
			milles.	milles	pds.	pds.	pds.	
.....	.....	Port de Montréal	.....	.....	25	.....	11¾	.....
Montréal.....	Lachine, pied du lac Saint-Louis.	Canal Lachine (agrandi).	8¾	8¾	12	45	56¾	5
Lachine	Canal Ste-Anne..	Lac Saint-Louis.	14½	23½	10	1¼	58	.....
Pied du canal Sainte-Anne.	Tête du canal Sainte-Anne.	Canal Sainte-Anne.	⅛	23⅝	9	2	60	1
Tête du canal Sainte-Anne.	Pied du canal Carillon.	Lac des Deux-Montagnes et rivière Ottawa	27	50⅝	12	1	61	.....
Pied du canal Carillon.	Tête du canal Carillon.	Canal Carillon...	¾	51⅜	9	12½	73½	2
Tête du canal Carillon.	Pied du canal Grenville.	Rivière Ottawa..	6⅞	58¼	plus de 10	.....	73½	.....
Pied du canal Grenville.	Tête du canal Grenville.	Canal Grenville.	5¾	64	9	45¾	119¼	5

OTTAWA ET KINGSTON.

Longueur.		Largeur.			Profondeur.		Tonnage des navires.	Observations.
Canal.	Ecluses.	Canal au plafond.	Canal à la surface de l'eau.	Ecluse à la surface de l'eau.	Prisme du can. et bassins.	Sur les seuils des écluses.		
milles.	pieds.	pieds.	pieds.	pds.	pds.	pds.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
8¾	270	137 à 200	163 à 208	45	19 et 13	18 et 14	1000 à 1500	Ce canal rachète le Sault Saint-Louis, connu sous la désignation de Rapide de Lachine. La profondeur sur les seuils des deux écluses inférieures du canal agrandi, à Montréal, est de 18 pieds, et dans le bassin n° 1, situé entre les deux écluses, 19 pieds. De l'écluse n° 2 au pont Wellington, la profondeur au centre du chenal du bassin est de 19 pieds, sur une largeur de 100 pieds ; reste du bassin (bassin n° 2) 13 pieds de profondeur. Du pont Wellington, en montant à Lachine, le vieux canal a été agrandi, et de nouvelles écluses ont été construites près des anciennes ; on a aussi formé une nouvelle entrée du canal à Lachine, elle a 320 pieds de large. La jetée d'entrée, à Lachine, sera achevée, au plus tard, dans l'automne de 1884.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
⅛	200	moy. 125	moye'ne 125	45	10	9	700	Il rachète le rapide de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal. L'agrandissement de l'écluse et du canal est en voie d'exécution. On a amélioré le chenal en aval de l'écluse ; l'approfondissement du chenal, en amont de l'écluse, a été donné à l'entreprise.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
¾	200	100	140	45	10	9	700	La construction d'un barrage de 1,781 pieds de long, à travers la rivière Ottawa, a produit un bief d'eau calme entre la tête du nouveau canal de Carillon, ¾ de mille en amont du village de Carillon et Greece's Point (Pointe à la Graisse), au pied du canal de Grenville ; l'écluse de la Chute-à-Blondeau est ainsi devenu inutile. Les écluses se trouvent sur la rive nord. Pour le passage du bois, une glissoire a été construite sur la rive sud du fleuve ; la glissoire a 640 pieds de long sur 28 pieds de large. Les nouvelles constructions seront prêtes pour la saison de navigation de 1883.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
5¾	200	40	50 à 80	45	10	9	700	Il rachète le rapide du Long-Sault, sur la rivière des Outaouais. Des bassins de rencontre de 600 pieds de long sur 80 de large au fond, sont construits à des intervalles d'environ un demi-mille. A l'entrée supérieure ; on donne 100 pieds de largeur au plus fond du canal. Le canal agrandi sera prêt pour l'été de 1883.

No 14.—NAVIGATION DE MONTRÉAL,

De	A	Sections de navigation.	Distances. Intermédiaire.	Distances. Total.	Tirant des navires.	Elévation. Intermédiaire.	Elévation. Au-dess. du niveau de la mar. aux Trois-Riv.	Nombre des écluses.
			milles.	milles	pieds.	pieds.	pieds.	
Tête du canal de Grenville.	Ottawa.....	Rivière Ottawa..	56	120	30	2½	121¾	.....
Ottawa	Kingston.....	Canal Rideau....	126¼	246¼	4½	Asceus... 282¼ Chute .... 164 Eclusage 446¼ Asc. 118¼	240	Ascension.. 33 Chute ..... 14 Ecluses ...; 47
	Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	240	60

OTTAWA ET KINGSTON —*Fin.*

Longueur.		Largeur.			Profondeur.		Tonnage des navires.	Observations.
Canal.	Ecluses.	Canal au plafond.	Canal à la surface de l'eau.	Ecluse à la surface de l'eau.	Prisme du canal et bassin.	Sur les bussc des écluses.		
milles.	pieds.	pieds.	pieds.	pds.	pds.	pds.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	M. Clarke prétend que la largeur du chenal est de 1,000 à 2,000 pieds, et sa profondeur de 30 pieds, jusqu'à la "Batture Verte", 8 ou 9 milles en aval de la cité d'Ottawa. Là un grès calcifère traverse directement la rivière et réduit à 8 pieds la profondeur à l'eau basse, sur une longueur de 500 pieds. Entre ce point et la cité d'Ottawa, il y a des hauts-fonds de sable, mais aucun roc. Ces hauts-fonds sont formés de sable mouvant et recouverts de 6½ pieds d'eau seulement à l'eau basse.
16½	134	Terre .. 60 Roc 54	Terre, 80	33	5	5	250	Ce canal fut commencé le 21 septembre 1826 et achevé le 29 mai 1832 ; c'est le gouvernement impérial qui l'a construit.
31⅞								

No. 15.—NAVIGATION

De	A	Sections de navigation.	Distance. Intermédiaire.	Distance. Total à part. de la B. Quinté.	Distance. Navigable.	Distance. Non navigable.	Niveaux. Elévation intermédiaire.	Niveaux. Elévat. totale à partir de la Baie Quinté.
Embouchure de la rivière Trent, Baie de Quinté, 67 milles en amont de Kingston, lac Ontario.			m.	m.	m.	milles	pieds.	pieds.
Embouc de la riv. Trent.	Rapides de Neuf Milles	Rivière Trent.....	9	9	1	8	116·48	116·48
Rapides de Neuf-Milles...	Ecluse au rapide de Chisholm.....	do	6½	15½	6½	.....	.....	116·48
Ecluse au rapide de Chisholm.	Débarcadère de Percy	do	13	28½	13	.....	8·64	125·12
Débarcadère de Percy....	Tête de la chute de Ranney.....	do	5	33½	.....	5	49·67	174·79
Tête de la chute de Ran'y.	Campbellford	do	1¼	34¾	.....	1¼	.....	.....
Campbellford.....	Ile Fiddler	do	1¼	36	.....	1¼	54·54	229·33
Ile Fiddler..... . ..	Pied de la chute du Milieu.....	do	1½	37½	.....	1½	.....	.....
Pied de la chute du Milieu	Baie des Corbeaux....	do	½	38	.....	½	46·23	275·56
Baie des Corbeaux	Jonction de la rivière Trent.	do	3	41	3			
Jonction de la riv. Trent.	Pied de la chute de Heely..	do	1½	42½	.....	1½	.....	275·56
Pied de la chute de Heely	Ecluse au pied du rapide de Crooks	do	12	54½	12	.....	76·95	352·51
Ecluse, rapides de Crooks	Pied du lac Rice.....	do	6½	61	6½	.....	8·17	360·68
		Elévat. interméd. sur les div. biefs entre l'embouc. de la Trent et le lac Rice.....	.....	.....	.....	.. ..	4·32	365·00
Pied du lac Rice.....	Pied, riv. Otonabee...	Lac Rice.....	12½	73½	12½	.....	.....	365·00
Embouc. rivière Otonabee	Ecluses aux rapides de Whitlaw	Rivière Otonabee...	19½	93	19½	.....	1·50	366·50
Pied de l'écluse Whitlaw.	Tête de l'écluse de Whitlaw.....	Ecluse et canal à Whitlaw..	¼	93¼	¼	.....	3·00	369·50
Ecluse de Whitlaw par le Petit Lac.....	Pied du rapid. ¼ mille en amont du pont de Peterborough....	Rivière Otonabee..	1¼	94½	1¼	.....	.....	369·50
Pied du rapide à Peterborough.	Pied du lac Katchi'nnoe, Moulin d'Herriott, Lakefield.....	do	9½	104	... ..	9½	144·50	514·00
Pied du lac Katchiwannoe.	Moulins de Young	Lac Katchiwannoe.	3 9/10	107 9/10	3 9/10	.....	.....	514·00
Ecluse, Moulin de Young	Pied du Lac Clair.....	do ...	1 1/10	109	.....	1 1/10	3·00	517·00
Pied du lac Clair	Canal Burleigh, pied de la chute de la Péninsule.	Lacs Clair et Rocheux.	6½	115½	6½	.....	0·92	517·92
Pied du canal Burleigh...	Tête de la chute de Burleigh.	Canal Burleigh	2¼	117¾	2¼	.....	27·83	545·75
Tête, chute de Burleigh..	Pied du canal Buckhorn	Lac et Baie au Chevreuil.	7	124¾	7			

DE LA TRENT.

Longueur du canal, y compris les écluses.	Nombre des écluses.	Dimensions des écluses.		Ascension par l'écluse.	Prof. d'eau sur les buscs des écluses.		Achèvement du canal et des écluses.	Observations.
		Longueur.	Largeur.		Supérieure.	Inférieure.		
pds.		pds.	pds.	pds.	pds.	pds.	Année.	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le rapide de Neuf-Milles, autref. nommé le rap. de la V've Harris Le barr. de pierre a été const. en 1844 ; il a 4 pds. de large au somm., 10 pds. de large à la base, 6 pds. de haut et 1,265 de long.
3060	1	133⅙	32½	11	5	5	1844.....	Au rap. de Chisholm, le barr. a 715 pds. de long et 6 pds. de haut ; la gliss. a 100 pds. de long, 50 pds. de large et il y passe 2 pds. d'eau. Percy Land. est auj. con. sous le nom de Myersburgh.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A la chute de Ranney, il y a 2 gliss. d'une long. tot. de 2,202 pds. x 33 pds. de large ; il y passe 2 pds. d'eau ; 1,492 pds. seulem. sont planchéiés. Le bar. a 414 pds. de long, 33 de large et 12 de h.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le pont de Campbellford a 348 pds. de long sur 12 de large ; il est sous le cont des aut. du townsh.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A l'îl. Fiddler, il y a un bar. lat. de 300 x 14 x 6 pds. Les dim du bar. trans sont de 100 x 14 x 12 pds.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A la chute du Milieu, la glissoire inférieure a 455 x 33 pieds, avec 2 pieds d'eau. La glis. supér. a 60 x 33 pds., avec 2 pds. d'eau. Il y a un barr. de 96 x 25 x 12 pds. ; un autre de 96 x 26 x 7 ; un barrage à éperon de 638 x 5 8 x pieds.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A la chute de Heely, la glis. infér. a 360 x 33 pds. et il y passe 2 pieds d'eau. La gliss. supér. 713 x 33 et 2 pds. d'eau. Le barr. a 488 x 33 pds.
744	1	134	33	6¾	6	6	1844.....	L'écluse du rapide de Crooks est aujourd'hui connue sous la désignation d'écluse de Hastings. Le barrage a 253 x 40 x 7½ pieds ; la glissoire, 97 x 33½ pieds et 2 pieds d'eau ; le pont tournant, sur l'écluse, a 68 pieds de longueur x 13 de largeur.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	A l'écluse de Whitlaw, le barrage a 160 x 27 x 9 pieds de haut. ; il y a des dévers. de décharge.
1203	1	133⅔	33	6½	.....	5	1843.....	Le barrage à éperon a 323½ x 27 x 12 pds. de haut. Ce barrage, renouvelé en 1872, a été emporté en 1873 et reconstruit en 1874.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le pont de Peterborough, 2 arches, système de Howe ; dimensions, 264 x 18 pieds ; construit en 1847 ; démonté en 1872
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le barrage de Lakefield maintient la navigation jusqu'à l'écluse de la pointe de Young. Construit par des particuliers.
} ...	1	134	34	4	5	5	.....	L'écluse des moulins de Young a été construite par le gouvernement d'Ontario et est sous son contrôle. Un barrage maintient les niveaux des lacs Clair et Rocheux (*Clear and Stony*).
2¼ m	3	134	33	2 écluses de 14 pds d'asc. et 1 de 6 pd de chute	5	5	En voie de construction	Canal de Burleigh—3 écluses commencées, à l'entreprise, en 1882 ; aussi, plusieurs barrag., quais de débarquem., etc., sous le contrôle du minist. des chemins de fer et canaux Const. actuelles, glissoire, barrage et déversoir de décharge.

N° 15.—NAVIGATION

De	A	Sections de navigation.	Distance. Intermédiaires	Distance. Total à part. de la b. de Quinté	Distance. Navigable.	Distance. Non navigable.	Niveaux. Elévation intermédiaire.	Niveaux. Elévat. totale à partir de la b. de Quinté.
Embouchure de la rivière Trent, baie de Quinté, 67 mil. en aval de Kingston, lac Ontario—Suite.			m.	m.	m.	milles	pds.	pds.
Pied du canal Buckhorn..	Tête du rapide de Buckhorn.	Canal Buckhorn....	¼	125	¼	.....	9·16	554·91
Tête du rapide Buckhorn.	Pied du canal de Bobcaygean.	Les lacs Buckhorn, Pigeon et Chemong ouverts à la navigation.	15½	140½	15½	.....	0·42	555·33
Pied du canal Bobcaygeon	Tête du canal de Bobcaygean.	Canal Bobcaygean.	¼	140¾	¼	.....	5·44	560·77
Tête du do ...	Embouc., riv. Scugog.	Lac aux Esturg'ns	12½	153¼	12½	.....	.....	560·77
Embouchure, riv. Scugog.	Ecluse, ville de Lindsay.	Rivière Scugog....	8	161¼	8	.....	1·50	562·27
Ecluse, ville de Lindsay.	Pied du lac Scugog...	do	9	170¼	9	.....	8·00	570·27
Pied du lac Scugog.....	Port-Perry.....	Lac Scugog.....	19¾	190	19¾			
Total de l'embouchure de la rivière Trent, Baie de Quinté, à Port-Perry, à la tête du lac Scugog.			.....	190	160½	29½	.....	570·27
Baie de Quinté, lac Ontario, au-dessus du niveau de la mer.....			.....	.....	.....	.....	.....	240·00
Elévation totale, lac Scugog, au-des. du niv. de la mer			.....	.....	.....	.....	.....	810·27

SUR LA VOIE PROJETÉE

Tête du canal Bobcaygeon.	.....	.....	.....	140¾	....	.....	.....	560·77
do do ...	Canal de la Chute Fénélon.	Lac aux Esturg'ns et rivière Fénélon	15½	156¼	15½	.....	.....	560·77
	Ce canal rachète la chute Fénélon ou Cameron, dont la pente est de 24·84 pieds sur ¼ de mille. Aussi, le rapide Balsam, dont la pente est de 3·71 pieds sur ¼ de mille. Elévation tot., 28·55 pds. Le rapide Balsam est situé 4¾ milles en amont de la chute Fénélon, à la tête du lac Cameron.	Canal de la Chute Fénélon.	⅓	156 7/12	⅓	.....	28·55	589·32
Canal de la Chute Fénélon	Tête du rapide Balsam.	Lac Cameron	4 11/12	161½	4 11/12	.....	.....	589·32

DE LA TRENT—*Suite.*

Longueur du canal, y compris les écluses.	Nombre des écluses.	Dimension des écluses.		Ascension par l'écluse.	Profondeur d'eau sur les bases des écluses.		Achèvement du canal et des écluses.	Observations.
		Longueur.	Largeur.		Supérieur.	Inférieur.		
pds.		pds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	Année.	
¼ m.	1	134	33	12	5	5	En voie de construction	C. de Buckhorn—1 écluse, un barr. en pierre jetées, etc., données à l'entrep. et com. en 1882 sous le cont. du dép. des chem. de fer et can Constructions actuelles : barrage, 387 x 25 x 5 pds, à chaq. extr. duq. est un aut. barr. de 173 x 8 x 6 ; pont sur les barr., 600 x 12 pds ; glissoires, 95 x 33 pieds, et 2 pieds d'eau.
¼ m.	1	134	33	7¼	12¾	5·0	1857.....	C. de Bobcaygean.—Pont tourn. sur l'ecluse, 65 x 13 pds. renouv. en 1878 ; 2 barr., l'un de 468 x 25 x 12½ pds, l'aut. de 794 x 15 x 6 pieds ; glis., 30 x 33 p. et 2 p. d'eau ; glis. pr. bill. de sciage ; 3 p. s. le cont. des aut. loc. ; p. mig. p. les pois. ; vielle écl. en bs., const. en 1835 ; rempl. en 1857, par l'écluse en maçonnerie.
345	1	134	34	8	5	5	Renouvelée en 1870.	Ecluse reconst. par le gouv. d Ontario, en 1870, et sous son contrôle ; 1ère écl. achev. en 1844 et conv. en glissoire en 1859 ; barrage, 280 x 30 x 9 pieds ; pont à 3 arches, 171 x 18 pieds ; passe migratoire.

ABOUTISSANT AU LAC HURON.

⅓ m.	2	134	33	2 écluses de 14 pds d'ascen. chacune	5	5	En voie de construction	Chute Fénélon ; barrage de 304 pieds de long sur 7 de haut ; glissoire de 290 pieds de long sur 33 de large ; deux écluses, quais, barrages, etc., commencés en 1882, sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux.

No 15.—NAVIGATION

SUR LA VOIE PROJETÉE

De	A	Sections de navigation.	Distance. Intermédiaire.	Distance. Total à part. de la B. de Quinté	Distance. Navigable.	Distance. Non navigable.	Niveaux. Elévation intermédiaire.	Niveaux. Elévat. totale à partir de la B. de Quinté.
			m.	m.	m.	milles	pieds.	pieds.
Tête du rapide Balsam ...	Tête du lac Balsam ..	Lac Balsam.....	5	166½	5	.....	.....	589·32
	Canal projeté.							
Lac Balsam.....	Rivière Talbot.	Tranchée.....	13¾	180¼	.....	13¾	Chute 118·50	470·82
Rivière Talbot.....	Emb. de la riv. Talbot	Rivière Talbot.....	2¾	183	.....	2¾		
Embouc. de la riv. Talbot	Baie Gloster, lac Huron.	Lac Simcoe et rivière Severn.	52	235	.....	52	Chute 134·07	336·75
Lac Huron, au-dessus du lac Ontario			.....	.....	.....	.....	.....	336·75
Lac Ontario, au-dessus de la mer.....			.....	.....	.....	.....	.....	240·00
Lac Huron, au-dessus de la mer.....			.....	.....	.....	.....	.....	576·75

NOTE.—Les estacades, jetées et glissoires et toutes les constructions destinées à faciliter le commerce rapide de Crooks furent transférées, en 1855, à une compagnie formée expressément pour gérer et entre-rapides de Chisholm et de Crooks, où les constructions ne facilitent point la descente du bois.—*Voir* les

Voir aussi le rapport général de 1867, annexe n° 15, pages 122 à 129.

Les constructions, transférées comme il est dit plus haut, ont été replacées sous le contrôle du

DE LA TRENT—*Fin.*

ABOUTISSANT AU LAC HURON—*Fin.*

Longueur du canal, y compris les écluses.	Nombre des écluses.	Dimension des écluses.		Ascension par l'écluse.	Profondeur d'eau sur les buscs des écluses.		Achèvement du canal et des écluses.	Observations.
		Longueur.	Largeur.		Supérieur.	Inférieur.		
pds.		pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	pieds.	Années.	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Le lac Balsam est le bief culminant de la navigation de la Trent et la tête des améliorations projetées.

de bois sur la rivière Trent, au rapide de Chisholm, à la chute de Ranney, à la chute du Milieu et au tenir ces constructions, et ayant le droit de prélever des péages sur chacune des glissoires, excepté aux rapports du département pour 1870-71 et 1880-81.

gouvernement, par ordre en conseil n° 30,380 en date du 21 décembre 1882.—G.F.B.

N° 16.—TABLEAU indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargem't.	
Lachine	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	12	250	44	12	1,000
Ecluse de Saint-Ours	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau	134	33	5	120	31½	4½	250
Sainte-Anne	200	45	9	180	44	9	700
Carillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Canaux des Etats-Unis.							
Erié	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	100	18	5	92	17½	4½	80
Sault-Ste-Marie (nouveau)	515	80	16	480	79	16	Plusieurs nav. pourr. le franchir
do (vieux)...	350	70	12	330	69	12	2,000

N° 17.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5.—Du Détroit de Belle-Ile à Prince-Arthur's-Landing, sur la côte nord du lac Supérieur et jusqu'à Winnipeg.

De	À	Sections de la voie.	Milles statutaires. Intermédiaire.	Milles statutaires. Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Pied du Sault Ste-Marie	Golfe et fleuve Saint-Laurent	826	826
Québec	Québec	Fleuve et lacs du Saint-Laurent	1,160	1,986
Pied du Sault Ste-Marie	Tête du Sault Ste-Marie	Canal du Sault Sainte-Marie	1	1,987
Tête du Sault Ste-Marie	Pointe aux Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe aux Pins	Prince-Arthur's-Landing	Lac Supérieur	270	2,264
Prince-Arthur's-Landing	Lac Shebandowan	Route Dawson, par terre	45	2,309
Lac Shebandowan	Pied du lac La Pluie	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages	192	2,501
Pied du lac La Pluie	Tête de la riv. La Pluie	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances	⅓	2,501⅓
Tête de la riv. La Pluie	Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Route Dawson, par la riv. La Pluie et le lac des Bois	119⅔	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Fort-Garry, Winnipeg	Route Dawson, par terre	95	2,716

Le trajet, par bat. à vap., de Collingwood à Prince-Arthur's-Landing, est de... 532 milles statutaires.
Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages, de Prince-Arthur's-Landing à Fort-Garry, Winnipeg..... 452 do
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Prince-Arthur's-Landing à Winnipeg..... 435 do

N°. 18—CANAL DE FORT-FRANCES.

(Sur la route Dawson.)

Tel que tracé par G. F. Baillairgé, autrefois ingénieur en chef adjoint, aujourd'hui député du ministre des Travaux publics. (*Voir* son rapport, n° 63981, en date du 26 décembre 1876.)

Le canal est situé près de la décharge du lac La Pluie, 237 milles au nord-ouest de Prince-Arthur's-Landing, sur la Baie du Tonnerre, et 215 milles au sud-ouest de Fort-Garry, Winnipeg, par la route Dawson.

Longueur du canal, y compris l'écluse	800	pieds.
Nombre des écluses	1	écluse.
Largeur de l'écluse entre les portes	200	pieds.
Minimum de largeur de l'écluse	36½	"
L'ascension totale par écluse varie de.....22⅓ à	24	"
Profondeur d'eau sur le busc supérieur de l'écluse au-dessous du niveau des eaux basses dans le lac La Pluie	19-42	"
Profondeur d'eau sur le busc inférieur de l'écluse, au-dessous du niveau des eaux basses dans la rivière La Pluie	7	"
Largeur entre les jetées à l'entrée supérieure du canal, environ	132	"
Largeur entre les jetées à l'entrée inférieure du canal, au moins	60	"
	Milles.	Milles.
Longueur du lac et parcours de la rivière La Pluie en amont du centre du canal de Fort-Frances	44	44
Parcours de la rivière La Pluie en aval du centre du canal de Fort-Frances jusqu'au quai situé ¼ mille en aval du pied du Long-Sault et à la tête du lac des Bois	45	
De la tête du lac des Bois à l'angle du nord-ouest	75	120
Parcours total navigable de la tête du lac La Pluie à l'angle du nord-ouest		164
Longueur du chemin conduisant de l'angle nord-ouest du lac des bois à Fort-Garry, Winnipeg	95	95
Distance totale de la tête du lac La Pluie à Fort-Garry, Winnipeg		259

	Elévation au-dessus du niveau la mer.
Hautes eaux, bief supérieur, lac La Pluie, 15 juillet 1876	1,098.83
Eaux basses do do octobre 1875	1,093.39
Sommet du busc supérieur	1,073.97
Hautes eaux, bief inférieur, rivière La Pluie, juillet 1876	1,076.50
Eaux basses do do octobre 1875	1,069.47
Sommet du busc inférieur	1,062.47

Les travaux ont été faits à la journée.

Ils furent commencés par H. Thompson, sous le contrôle de Hugh Sutherland, le 14 juin 1875.

Le devis des travaux fut dressé et l'écluse tracée, du 15 août au 2 septembre 1876, par G. F. Baillairgé, d'après un nouveau dessin, avec une écluse, au lieu de deux, comme le voulait le premier projet.

La construction du canal de Fort-Frances a pour objet de maintenir la navigation à l'époque des eaux basses, pour les navires tirant 7 pieds d'eau, entre la chute de la Chaudière, à la tête du lac La Pluie, et le terminus de la navigation, à l'angle nord-ouest du lac des Bois, distance de 164 milles.

A l'époque de la navigation du canal, pendant que les eaux étaient basses, il y avait 4½ d'eau dans les parties les moins profondes du lac La Pluie.

A l'époque de la construction du canal, pendant que les eaux étaient basses, il y avait environ 3½ pds. d'eau dans les parties les moins profondes de la rivière La Pluie et du lac des Bois.

Le 22 janvier 1879, M. Hugh Sutherland fit rapport que l'écluse de Fort-Frances était presque achevée, et recommandait de différer la construction des portes d'écluse jusqu'à l'époque où le chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait apporter les matériaux nécessaires à cet effet.

On ne semble avoir rien fait depuis la date du rapport ci-dessus mentionné. (*Voir* le rapport du ministre des Travaux publics, 1878, annexe 25, et la réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 21 février 1877.

Dépenses pour le canal de Fort-Frances.

(*Y compris les depenses sur le chemin de fer canadien du Pacifique*).

1875	$ 7,411 91
1876	76,529 34
1877	54,988 38
	$138,929 63
1878	114,692 66
1879	34,656 22
Dépenses totales à l'époque de la suspension des travaux.	$288,278 81

Ouverture et clôture de la navigation.

Les dates suivantes sont celles auxquelles la navigation s'ouvre et se ferme généralement, entre le Sault-Sainte-Marie, au pied du lac Supérieur, et Prince-Arthur's-Landing, sur la côte nord du lac Supérieur, ainsi que sur la chaîne de lacs de la route Dawson.

	Ouverture.	Clôture.
Sault-Sainte-Marie, pied du lac Supérieur....	1er mai	1er déc.
Prince-Arthur's-Landing, terminus de l'est du chemin de fer canadien du Pacifique sur la baie du Tonnerre, côte nord du lac Supérieur	6 mai.	26 nov.
Rivière Kaministiquia, terminus de l'ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, côté nord du lac Supérieur	6 mai.	10 nov.
Chaîne de lacs sur la route Dawson	25 mai.	20 oct.

(*Voir* le n° 63981, ci-dessus mentionné.)

N° 20.—Tableau des distances approximatives entre divers points, de l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'au Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Noms des localités.	Distances intermédiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
	Milles.	Milles.
Lac Winnipeg.		
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pd. du lac.	260	260
Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan.		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House	115	
5. De Cumberland-House au Rapide de Tobin	52	
6. Du Rapide de Tobin au Fort à la Corne	92	
7. Du Fort à la Corne aux "Fourches," Saskatchewan Nord et Sud	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au Rapide de Cole	9	
9. Du Rapide de Cole à Carlton-House	71	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne du ch. de fer C. du Pacifique	110	
11. De Battleford au Fort Pitt	95	
12. Du Fort Pitt au Fort Saskatchewan	185	
13. Du Fort Saskatchewan au Fort Edmonton	20	
		813
Total, de l'embouchure de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, environ 30 milles en amont de l'intersection du ch. de fer C. du Pacifique	.....	1,073

Voir pp. 392 à 395, note A, annexe n° 8.—G.F.B.

N° 21. OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et le Fort Edmonton, trois vapeurs de la compagnie de la Baie d'Hudson font le service ; l'un d'eux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande Chute, près du lac Winnigeg. Les navires ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un second vapeur fait le trajet entre la tête de la chute et Carlton-House, environ 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point au Fort Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on a, dit-on, que trois ou quatre pieds d'eau, même moins.

(Pour plus amples détails, *voir* l'annexe, page 65 du rapport du ministre des travaux publics, 1879-80, n° 11090.)

(*Voir* à l'annexe n° 30, 3ème et 4ème parties, les distances entre Prince-Arthur's, Landing et Winnipeg, et de là, vers l'ouest, par le chemin de fer canadien du Pacifique. G. F. B.)

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

N° 22.—Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest, publié en 1882.

Une évaluation approximative du nombre de pieds cubes d'eau déchargés par les bras nord et sud et le cours principal de la Saskatchewan, évaluation faite par le professeur H. Y. Hind, en 1858, donne les résultats suivants:

	Pieds cubes par heure.
Branche sud	123,425,616
Branche nord	91,011,360
Rivière Saskatchewan, à Fort-à-la-Corne	214,441,290
" " près de la rivière aux Cerfs	206,975,000

(Voir annexe n° 8, pages 392 à 395.—G.F.B.)

N° 23.—Noms des navires qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun, publié en 1882.

Nom du navire.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Navire canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér.	Canadien	Appartient à la compagnie dite: "Winnipeg and Western Transportation Company."
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge infér.	do	
Prince Rupert	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	
Colville	Lac Winnipeg	do	Appartient à la compagnie de la Baie d'Hudson.
Northcote	Saskatchewan	do	do do
Lilly	do	do	do do
Marquette	Assiniboine	do	
Manitoba	Rivière Rouge	Américain	Appartient à la compagnie de transport Kittson ou de la rivière Rouge; cette compagnie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la ferme du Grand Grandin.

(*Voir* annexe n° 8, pages 390 à 392.—G.F.B.)

PORT NELSON.

N° 24.—Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest, publié en 1882.

Port-Nelson est de quatre-vingt milles environ, plus rapproché de Liverpool que New-York (en passant par le Détroit d'Hudson). Il se trouve à l'embouchure d'un fleuve parfaitement navigable, déchargeant un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskachewan, et qui se jette dans la mer par une dépression étroite des Laurentides dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en

chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de quatre cents milles statutaires, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

En outre, Port-Nelson est presqu'à la même distance que Québec de Toronto de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cent millions d'acres.

Depuis plus de deux cents ans, de deux à cinq voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des navires de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de Port-Nelson, ou autres points de la Baie d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le Détroit d'Hudson.

(*Voir* annexe n° 8, note A, pp. 390-405.—G.F.B.)

N° 25.—CANAL PROJETE DE LA BAIE VERTE.

RÉSUMÉ DE RAPPORTS SUR LE CANAL DE LA BAIE VERTE, DEPUIS 1822, AVEC NOTES RELATIVEMENT A LA FORÊT SOUTERAINE, ETC.

Robert C. Minnitte, A. P., chargé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, en octobre 1822, de faire le tracé d'un canal entre la baie de Fundy et la baie Verte. Ligne tracée dans la vallée de Au-Lac jusqu'au lac Missiguash, et de là à la rivière Tidnish, pour un canal de peu de profondeur—soit de quatre pieds—devant être alimenté par de l'eau douce.

Francis Hall, I. C., chargé de faire des études au même sujet, par sir Howard Douglas, baronnet, lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick. Rapport (daté octobre 1825) sur le tracé Minnitte; autres rapports : sur une autre ligne de Shédiac au coude de la Peticodiac ; sur une ligne depuis Shédiac, par la rivière Memramcook, jusqu'à Dorchester ; sur une ligne (dont il recommande l'adoption à travers l'isthme depuis Au-Lac jusqu'à la rivière Tidnish, les autres étant impraticables faute d'eau pour les alimenter.

Il suggère que le canal commence à 3½ milles en amont de l'embouchure Au-Lac et aboutisse à deux milles en remontant la Tidnish. Il devra être alimenté par un réservoir de 150 acres formé dans la vallée de la Missiguash. Son point culminant devra être à six pieds au-dessus du niveau des plus grandes marées dans la baie de Fundy ; sa largeur, de 21 pieds au fond et de 45 à la surface. Il devra avoir six écluses de 105½ pieds de longueur, de 20½ de largeur et huit pieds d'eau sur les seuils. Son prix de revient est estimé à £67,728 14s. 10d , sterling=$298,006.45.

Il dit que pour une profondeur de 4½ pieds au lieu de huit, ce chiffre serait réduit à £45,153 10s. 4d. sterling=$198,671.09.

Thomas Telford, I. C.—Rapport fait vers 1826 à sir Howard Douglas, baronnet, lieutenant gouverneur du Nouveau-Brunswick, au sujet des rapports et des plans de Hall, qui lui furent soumis. Il recommande que le canal ait 30 pieds de largeur au fond et 72 à la surface dans les tranchées profondes, mais qu'ailleurs elle soit de 45 pieds au fond et de 95 à la surface ; et que ces écluses soient de 150x40 pieds avec une profondeur d'eau de 13 pieds sur les seuils. Le point de partage du bief supérieur devra être à la hauteur des plus grandes marées dans le bassin Cumberland. Il sera alimenté principalement avec de l'eau douce, l'eau de mer devant être utilisée dans le cas où la première manquerait. Estimation du prix de revient £155,898 5s. 5d. sterling=$685,952 39.

H. O. Crawley, capt. I.R.—Rapports (datés 19 janvier et 19 mars 1843) à sir William M. G. Colebrooke, C. H., lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, au sujet de son tracé, lequel a été fait aux frais communs du Nouveau-Brunswick, du Canada et de l'Ile du Prince-Edouard, et des plans soumis par Hall et Telford.

A son avis, un canal de 45 pieds de largeur au fond et de 85 à la surface, avec des écluses de 150 pieds sur 40 et une profondeur d'eau de neuf pieds sur les seuils, serait suffisant, mais il serait impraticable à raison de ce qu'il n'y aurait pas assez d'eau douce pour l'alimenter, et il objecte qu'il soit suppléé à cette insuffisance en utilisant l'eau de mer de la baie de Fundy.

(6607) John Page, ingénieur en chef des Travaux publics.—Rapports au secrétaire des Travaux publics du Canada (datés 7 mai 1869) sur les tracés précédents. Après un examen des plans soumis par Hall et Telford, il est resté convaincu que l'on pouvait obtenir un volume suffisant d'eau douce en adoptant un niveau moins élevé que celui qu'ils recommandent, ou à une élévation de 10 à 12 pieds au-dessous du niveau des plus hautes marées dans le bassin de Cumberland, et que les eaux de la baie de Fundy devraient être retenues par une écluse à l'extrémité ouest du canal. Il termine en recommandant que de nouvelles études soient faites.

(22692). Rapport de G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef (8 avril 1872) à J. Page, sur le canal projeté. Il recommande la ligne de Au-Lac à Tidnish pour un canal à toutes marées, alimenté par la baie de Fundy au moyen d'une ou deux rivières converties en réservoirs.

	Milles.
Longueur du canal d'une rive à l'autre	18.84
" " à partir d'une profondeur de 16 pieds, à l'eau la plus basse, dans la baie de Fundy, jusqu'à 16 pieds dans la Baie Verte	21.43

Nombre des écluses :—Quatre à la baie de Fundy, deux à la baie Verte.

Ecluses du bief de partage, calculées pour une profondeur d'eau de 18 pieds sur les buscs, en prévision du cas où une plus grande profondeur serait donnée au canal.

Dimension des écluses : 270 x 40 pieds. Profondeur nécessaire à la navigation, 15 pieds.

L'entrée occidentale, dans la baie de Fundy, devra être à la Pointe-du-Lac, près de l'embouchure de cette rivière. L'entrée est, dans la baie Verte, devra être à Tidnish-Head.

Rapport de la commission des canaux (page 90), 24 février 1871. Estimation, $3,250,000. M. Keefer croit que le canal peut être alimenté par les eaux de marée de la baie Verte, qui sont de 13½ à 22½ pds. plus basses que celles de la baie de Fundy à marée haute ; et de 18½ à 19½ plus hautes à la marée basse que celles de la baie de Fundy. Si ce plan était adopté, il nécessiterait une tranchée d'une profondeur additionnelle de 19½ pieds sur tout le parcours.

(22527) J. Page (26 avril 1872), ne peut se prononcer sur le projet de M. Baillairgé si on ne lui accorde plus de temps.

(22573). Rapport de MM. Keefer et Gzowski (2 mai 1872) sur le projet de M. Baillairgé (22692). Ils recommandent certaines modifications et diminutions.

(28653). MM. Keeper et Gzowski (18 fév. 1873) recommandent un canal à mi marée *viâ* La Planche, le lac Long, la rivière Tidnish et la Pointe Weeks. Prix de revient estimé à $5,317,000. Cette ligne ne serait pas susceptible d'être plus tard agrandie pour en faire un canal à toutes marées. Longueur du canal entre les écluses d'entrée, 20½ milles.

(29889). G. F. Baillairgé (12 avril 1873). Ses estimations du coût d'un canal de mi-marée sur la ligne des rivières Au-Lac et Tidnish, lequel pourrait être ensuite agrandi de manière à en faire un canal à toutes marées.

L'une est basée sur le projet de M. Keefer,—canal pouvant être utilisé pendant 12 heures sur 24	$5,650,000
L'autre sur son propre projet—canal pouvant être utilisé pendant 16 sur 24	8,217,849
Et pour un canal de toute marée	8,592,849

(38,591). Rapport de G. F. Baillairgé (17 novembre 1873) à l'ingénieur en chef sur le tracé définitif. Il recommande la ligne des rivières Au-Lac et Tidnish *viâ* la vallée Missiguash, ces rivières devant aussi servir comme réservoirs et étangs.

		Verges cubes.
Creusement du canal, mi-marée,	baie de Fundy, toute marée, baie Verte,	14,640,634
" "	trois quarts de marée, "	14,911,493
" "	pleine marée, "	15,506,639
Longueur du canal.	Entre les écluses d'entrée	18.67 milles
	D'une rive à l'autre	19.25 "

L'entrée ouest—baie de Fundy—devant être à la pointe Au-Lac, près de l'embouchure de cette rivière.

L'entrée est—baie Verte—devant être à Tidnish-Head.

(38591). Rapport de J. Page (10 décembre 1873) sur les projets de MM. Keefer et Baillairgé. Il rejette celui du premier, approuve l'autre, et soumet une estimation du prix de revient d'un canal sur la ligne des rivières Au-Lac et Tidnish *viâ* la vallée de la Missiguash.

Pour un canal de mi-marée	$7,700,000
" " trois quarts de marée	8,100,000
" " toute marée	8,500,000

RÉSUME DE RAPPORTS.

LIGNE DE MEMRAMCOOK ET SHÉDIAC.

En 1823, Robert Minnitte, A. P., a fait le tracé d'une ligne de canal entre l'île Dorchester, sur la baie de Fundy, et la baie de Shédiac, et traversant la vallée de la Memramcook. Il en a aussi été fait d'autres, par Francis Hall, I.C., en 1825 ; par le capitaine Crawley, I.R., en 1843, et le dernier, par S. Keefer, I.C., dans l'automne de 1872.

Le gouvernement possède les plans et profils des premier, troisième et quatrième.

Longueur de la ligne, d'une rive à l'autre	22.92 milles.
" " d'une entrée à l'autre	25.59 "

Il faudrait 16 écluses et 28,200 pieds linéaires de jetées.

D'après ce rapport, tout l'eau qu'il y aurait à la tête de ces lignes ne donnerait qu'une faible partie du volume nécessaire à l'alimentation.

Pour un canal de marée, la tranchée serait de 25 milles de long et de 115 pieds de profondeur au point culminant.

LIGNE DE MONCTON ET SHÉDIAC.

Cette ligne est moins propre à un canal que celle de Memramcook.

Là où elle serait praticable, la navigation artificielle aurait un parcours d'environ 34. 69 milles.

Nombre d'écluses qu'elle exigerait,—19.

Entre Moncton et Shédiac, la seule source d'alimentation d'un canal serait un petit bassin au milieu des collines appelé l'étang Humphrey, dont l'étendue est d'environ 500 acres et qui n'arrose que peu de territoire.

De Moncton à Shédiac, la tranchée d'un canal serait de 17 milles de long et 150 pieds de profondeur au point culminant. Il faudrait aussi un barrage à l'embouchure de la Peticodiac pour neutraliser le courant du mascaret et produire l'étale jusqu'à Moncton, distance de 17 milles ou plus, et sur la plus grande partie de laquelle il faudrait draguer un chenal.

Cette ligne a aussi été examinée par les personnes ci-dessus nommées qui ont fait le tracé de la ligne Memramcook.

D'après tous les rapports faits par ces messieurs, "l'idée de construire un canal navigable sur l'une ou l'autre des lignes de Memramcook et de Moncton doit être abandonnée, car elle est irréalisable et ne mérite pas même d'être discutée sérieusement." (*Voir* page 18 et 19 du rapport de S. Keefer, 17 février 1873.)

NOTES CONCERNANT LA FORÊT SOUTERRAINE, ETC., ET RÉSUME DE RAPPORTS SUR LE CANAL DE LA BAIE VERTE, DE 1822 À 1874.

PLAINES DE MOUSSE.

D'après les forages faits en 1873 dans la Plaine de Mousse, à la tête du lac Long, l'épaisseur de la mousse varie de 9 à 13 pieds sur la ligne tracée en 1872 par M. Keefer.

Sur une profondeur d'environ cinq pieds, la croûte de la plaine est composée de racines et de mousse vivace. Au-dessous de cette profondeur, le sol semble formé de mousse pourrie et de matières végétales en partie décomposées et reposer sur les troncs d'arbres d'une forêt souterraine dont l'existence date probablement de plusieurs siècles. Le sol sous-jacent est formé d'argile et de grès rouge.

Cette plaine, qui semble être une accumulation de bois et de mousse, est située sur le plateau d'épanchement entre le lac Long et la vallée de la Tidnish.

Des plaines dont l'apparence extérieure est semblable à celle de la plaine ci-dessus décrite, se trouvent près du plateau d'épanchement entre les vallées des rivières Missiquash et Tidnish ; leur longueur varie d'un quart à un demi-mille, et leur largeur d'un huitième à un demi-mille.

Ce qui précède est tiré d'un rapport d'Alex. Monro, A. P., de Port-Elgin, N.-B., sous la direction de qui les forages ont été faits.

MARAIS ET FONDRIÈRES.

Dans le rapport de M. Baillairgé, du 8 avril 1872, page 152 de l'annexe du rapport des travaux publics pour 1872, et sous le titre " Marais, fondrières, digues, etc.," il est fait une description d'une terre végétale noire compacte et d'une nature tourbeuse qui se trouve sous la première couche d'argile et de sable, à des profondeurs de 13 à 24 pieds de la surface des fondrières dans la vallée de la Missiguash.

Ce sous-sol tourbeux, qui repose en grande partie sur du sable blanc, a été vu aussi sous la couche des marais endigués, à des profondeurs variant de 15 à 25 pieds de la surface. Ce sol semble couvrir une distance d'environ neuf milles à partir de la baie de Fundy, se diriger vers l'est et avoir une épaisseur d'un à quatre pieds.

Le même sol tourbeux et sous-jacent affleure sur les bords du bassin Cumberland, où se voient des souches, etc., de pin et de hêtre empâtés dans un sol semblable près de l'embouchure du ruisseau Sharp, de la rivière La-Planche et du ruisseau Cumberland, quand la marée est basse. Ce fait porte à la supposition déjà faite par le professeur Dawson, dans sa géologie de l'Acadie, que le sol s'est affaissé, ou que les marées atteignent un niveau plus élevé qu'autrefois.

N° 26.—TABLEAU DESCRIPTIF de la rivière Saint-Jean, de Frédéricton aux Grandes Chutes, extrait d'un rapport daté Saint-Jean, N.-B., le 21 août 1876, sur le relèvement de la rivière Saint-Jean depuis Frédéricton jusqu'aux Grandes Chutes, par Robert Foulis, I.C. et D.A.P.

Distances.	Milles.	Chaînes.	Chaînons.	Montée du niveau en pieds.	Nombre de rapides.	Vitesse du courant dans les rapides, par 66 pieds.	Vitesse moyenne du courant par 66 pieds.	Profondeur du chenal.	Géologie.
							"	pds. pcs. pds.	
De Frédéricton au confluent de la marée en aval de la Barre de la Chapelle.....	4	77	59	.....	.....	.....	72	De 6 0 à 11	Sable, gravier, apparence de grès, blocs de granit détachés
Du confl. de la marée à la Ch. Française.	5	15	.....	43	2	22"	58	do 1 9 à 8	Gneiss, schiste argileux, ard. à toit.
De la Chap. Franç. à la B. de la Falaise.	7	52	.....	129	3	28	1·26	do 2 9 à 10	do gravier, argile.
De la Barre de la Falaise à la tête de la Barre de l'Ile aux Ours.....	5	70	40	227	2	.....	.....	A l'île aux Ours de 1.9 à 7½..	do granit rouge.
De la B. de l'Ile aux O. à Mackawickak.	8	54	...		4	30	46	De 2 6 à 9	Granit varié.
De Mackawickak à Méductic.....	4	68	50	56	2	Rapid. Méductic, 12	60	do 5 0 à 10	Granit à gros grain, veiné de quartz.
De Méductic à la rivière à l'Anguille.....	9	25	.....	220	3	30	48	do 2 9 à 8	Graphite et granit porphyritique.
De la riv. à l'Anguille à l'île de Griffith.	9	43	...	168	4	.....	55	do 2 0 à 7	Roches volcaniques détachées.
De l'île de Griffith à McMullan.....	12	26	...		4	28	50	do 1 9 à 6½.....	do cellulaires.
De McMullan à Presqu'Ile	8	8	...	144	3	.....	.....	do 3 0 à 8	Trapp de gneiss.
De Presqu'Ile à la rivière de la Chute ...	14	77	...		7	24	45	do 3 0 à 7	Pierre calcaire, ardoise.
De la rivière de la Chute à Tobique.....	12	71	...	375	3	.....	.....	do 2 6 à 9	Trapp.
De Tobique aux Grandes Chutes.....	21	12	.....	765	8	15	42	do 2 0 à 33	Calcaire de transition.
Total de la distance	125	39	47	2127	45	Total, long, 10½ m...			

Hauteur perpendiculaire des Grandes Chutes.....	74 pds.	Profondeur de l'eau dans le bassin supérieur.....	20 pieds.
Descente par la Crevasse Rocheuse.....	45 dds. 6 p.	do do inférieur	33 pieds.
Descente totale des Chutes.....	119 pds. 6 p.	Long. de la coupe nécess. pour le tunnel du bassin supér. à l'inf.	836 verges.
Hauteur de la côte au Portage, du niveau du bassin supérieur.....	120 pds. 7 p.		
do do do inférieur.....	240 pds. 1 p.		

N° 27—ETUDES ET EVALUATIONS RELATIVES AU CANAL PROJETÉ DES CÈDRES.

La lettre n° 16909, en date du 26 octobre 1872, donnait instruction à M. G. F. Baillairgé, alors ingénieur en chef adjoint des travaux publics, de faire faire un exploration sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, afin de se procurer les renseignements nécessaires pour dresser une évaluation des frais de construction d'un canal ayant les dimensions recommandées, en 1871, par la commission des canaux, savoir :—Ecluses, 270 pieds de long sur 45 de large, avec 12 pieds d'eau sur les seuils, et 13 pieds d'eau dans le prisme du canal, qui aurait 100 pieds de large au plafond.

Les opérations sur le terrain furent commencées le 6 novembre 1872 et achevées à la fin de février 1873 ; M. F. C. Farijana, I.C., en fut chargé ; le 12 avril 1873, il fit un rapport recommandant deux tracés pour le canal :

1° Ligne traversant le Goulet de Chambéry, connue sous la désignation de Ligne du Goulet ; ne pourrait être utilisée que pour la navigation des vapeurs ; évaluation revisée.....	$3,058,250
2° Ligne utilisant les parties navigables du fleuve Saint-Laurent, connue sous la désignation de "Ligne du fleuve".....	2,720,905

Ces tracés ne répondant point à la construction d'un canal avec sentier de halage, il fallait de nouveaux renseignements, et dans le cours de l'année 1874, M. Baillairgé visita la localité lui-même et fit un rapport en date du 17 septembre 1874, portant le n° 44375 et donnant un plan général des coupes et évaluations des divers tracés du canal, en conservant les dimensions ci-dessus indiquées.

Pendant ces quelques mois d'exploration, les travaux sur le terrain se bornèrent à ce qui était indispensable pour constater quel était le tracé le plus avantageux pour le canal projeté et à quel chiffre s'élèveraient les frais de construction. La carte générale soumise au ministère est donc basée partie sur les études et relevés de MM. Stevenson, Trudeau, Thompson, Mills, Larue, Casey, Stewart, Baillairgé, Maillefort et Raasloff, et partie sur les études et relevés récents.

Voici les évaluations correspondant aux divers tracés soumis :

POUR UN TIRANT DE 12 PIEDS.

Milles de long.		
14.59.	Ligne du fleuve, utilisant 4.56 milles des parties navigables du fleuve Saint-Laurent	$3,090,000
13.95.	Ligne du Goulet, pour les bateaux à vapeur.....	3,004,000
14.20.	Ligne passant à l'intérieur des terres, en évitant les goulets, avec sentier de halage	3,360,000

Le 24 août 1875, à la demande de l'ingénieur en chef, M. Baillairgé dressa les évaluations suivantes pour un canal de 14 pieds de profondeur :

Ligne du Goulet, pour les bateaux à vapeur.....	$3,650,000
Ligne de l'intérieur des terres, avec sentier de halage...	4,136,589

LIGNE DE L'INTÉRIEUR DES TERRES.

La ligne de l'intérieur des terres, telle que recommandée, est conforme aux indications suivantes :—A l'entrée supérieure, elle commence à la Pointe McIntyre, et, se continuant vers l'est, à partir de la rive, coïncide avec celle de la jetée projetée, à l'entrée, sur une distance de 1,100 pieds, en descendant, et passe à une distance de 150 à 250 pieds en arrière des bâtiments qui se trouvent sur la pointe ; de là elle suit la rive à une distance variant entre 150 et 450 pieds du bord de l'eau vers le nord et incline dans la direction nord-est sur une distance de 1,300 pieds ; elle se continue à une faible distance de la rive et coupe le bord de l'eau et la voie publique ; à cet

endroit, situé à un mille de l'entrée supérieure, on se propose d'établir l'écluse de prise d'eau. Le bief culminant s'étend de cette écluse au chemin de Saint-Antoine, distance de 10.23 milles en traversant la rivière à Delisle, la rivière Rouge, et trois chemins publics à une distance variant de 700 à 900 pieds du grand chemin, et la route Saint-Emmanuel à 200 pieds du grand chemin. La ligne suit ensuite la rive sud de la rivière à la Graisse, traverse la route de Saint-Dominique à 3,400 pieds et les routes de Saint-Féréol et Saint-Grégoire à 7,700 pieds du grand chemin, aboutissant à la tête du goulet de Chambéry à 3¾ milles du chemin de Saint-Dominique. Elle se continue ensuite sur la rive sud du goulet de Chambéry, traverse la route de Saint-Antoine à 5,000 pieds environ du grand chemin et se continue jusqu'au grand chemin, sur la rive du Saint-Laurent, vis-à-vis la vieille écluse du rapide du Rocher Fendu, en traversant le goulet et le ruisseau de Bissonnette. De là, elle suit le sommet du versant du Saint-Laurent sur un parcours de 1,000 pieds, incline légèrement au nord et traverse la pointe de la haute rive qui sépare le Saint-Laurent de la rivière des Outaouais, à l'ouest de la pointe des Cascades, puis traverse le vieux canal des Cascades et atteint la baie des Cascades à un point situé 1,100 pieds plus bas que l'embouchure de l'ancien canal des Cascades.

On se propose de modifier cette partie du tracé depuis le point où il traverse la route Saint-Emmanuel jusqu'à l'ecluse supérieure de prise d'eau, en suivant la rive du Saint-Laurent au lieu de passer à l'intérieur des terres, au nord du village du Coteau-du-Lac.

LIGNE DU FLEUVE.

La ligne du fleuve commence sur le Saint-François au même point que la ligne intérieure, et descend le long de la rive nord du Saint-Laurent jusqu'au point entre le Fer-à-Cheval et l'embouchure de la rivière Rouge, en aval du village Saint-Ignace, distance de 2.97 milles; de là, il y a un parcours d'un mille sur le fleuve pour atteindre la pointe au Diable, où un canal de 1,600 pieds et une écluse sont nécessaires. Vient ensuite la seconde et dernière étendue navigable du fleuve, entre les pointes au Diable et à Biron, distance de 3.56 milles. Sur cette partie du fleuve la construction d'une écluse est recommandée à la pointe à Watier. De là un canal de 6.76 milles de longueur suivrait le ravin de Roussin et le goulet de Chambéry, jusqu'à un point sur l'Outaouais, vis-à-vis l'entrée du canal des Cascades, 2,700 pieds en aval de l'embouchure du goulet.

RELEVÉS DE 1875-76.

Les relevés de l'automne 1875 et de l'été 1876 furent bornés au Saint-Laurent, dans le but de compléter les renseignements nécessaires à la ligne du fleuve. Il n'a pas encore été fait de rapport ni d'estimation relativement à cette nouvelle ligne du fleuve, dont la direction générale, du lac Saint-François à la pointe à Biron, sera à peu près la même que celle suivie en 1874. De la pointe à Biron, au lieu de tourner vers l'intérieur pour atteindre le goulet de Chambéry, la ligne suivra la rive nord du Saint-Laurent jusqu'à la pointe du Moulin en évitant les rapides des Cèdres, sur une distance d'environ 2¾ milles; l'étendue navigable d'environ deux milles jusqu'à la pointe à Coulonge sera ainsi utilisée; de là, un canal devra être construit le long de la rive nord du fleuve jusqu'à un point vis-à-vis du chemin des Quinze-Chiens; de là, il suivra la ligne projetée à l'intérieur des terres et se terminera au même endroit que cette ligne, c'est-à-dire à environ 1,100 pieds en aval de l'embouchure de l'ancien canal des Cascades.

La ligne intérieure de 1876 sera à peu près la même que celle recommandée en 1874. Il ne sera fait que de légères modifications.

Un autre plan général, dont l'échelle est de 400 pieds au pouce, a été dressé d'après les renseignements acquis dans le cours des relevés faits en différents temps entre 1872 et 1877.

Par ordre du département, avant sa subdivision et à raison de travaux plus pressants, on a cessé de travailler à cette carte et aux profils qui doivent l'accompagner; mais, s'il en était besoin, ils peuvent être achevés probablement dans le cours d'un mois.

N° 28.—CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

La ville de Perth, comté de Lanark fut reliée au lac Rideau, en 1834, par un canal construit sur la rivière Tay, qui prend sa source à Perth et se jette à l'extrémité de l'est des lacs Rideau, après un parcours d'environ dix milles.

Ce canal fut construit par la compagnie de navigation de la Tay, constituée par la législature du Haut-Canada en 1831.—(*Voir* sec. 1, William IV, chap. 2. Local and Private Acts of Upper Canada.)

Les constructions consistaient en cinq écluses isolées, représentant une chute totale de 28 pieds; les niveaux des différents biefs étaient maintenus de la même manière que sur le canal Rideau, au moyen de barrage plats, traversant la rivière à différents points et submergeant une grande étendue de terres basses.

Le parcours total du canal proprement dit, de Perth à Port-Elmsley, où l'on atteint le niveau du canal Rideau, est de huit milles et demi.

Les écluses furent construites en maçonnerie brute, avec parement de pierres; elles avaient 100 pieds entre les poteaux tourillons, 20 pieds de large et 4 pieds d'eau sur les seuils.

Depuis longtemps, le canal n'est plus fréquenté par les bateaux, et il n'y reste presqu'aucune trace des écluses; toutefois, les barrages, à l'exception d'un seul, servent encore à maintenir un niveau suffisant pour flotter le bois.

CANAL PROJETÉ DE LA TAY.

Pour rétablir le canal de l'ancienne ligne de la Tay, de manière à la rendre navigable pour les bateaux qui fréquentent actuellement le canal Rideau, il faudrait construire quatre écluses de pierre, chacune de 126 x 26 pieds, avec cinq pieds d'eau sur les seuils; quatre barrages et déversoirs; creuser un chenal dans le roc entre les écluses nos 3 et 4, et dans le roc et la terre glaise, entre l'écluse n° 4 et Perth; il faudrait enfin acheter les droits des propriétaires de moulins aux écluses nos 1, 2 et 3, et faire droit à toutes les réclamations légitimes là où il faudra que les lots riverains soient submergés de nouveau.

Une autre voie, parfaitement praticable, pas plus coûteuse, et, évidemment la meilleure sous le rapport de la navigation, quitterait la rivière Tay à un mille et un quart, environ, en amont de la quatrième écluse; à partir de ce point, on construirait un canal artificiel d'un mille environ de longueur, jusqu'à la baie Beveridge, sur le lac Rideau.

En suivant cette voie, la longueur de la ligne navigable, par le canal et la rivière, serait d'environ sept milles entre Perth et le lac Rideau; sous le rapport de la distance, on pourrait opérer une réduction de près de deux milles, en pratiquant des tranchées à travers les coudes les plus prononcés de la rivière.

Sur cette ligne de déviation, les travaux nécessaires seraient les suivants :—

1. Dragage du passage de la baie à l'écluse n° 1 (nouveau tracé) et construction de piles d'entrée.

2. Construction de deux écluses, de 13 pieds d'ascension chacune, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

3. Excavation d'un chenal de 30 pieds de large au fond, avec talus de deux pieds et demi sur un, 6 pieds environ de profondeur, sur une distance de 1,400 pieds, jusqu'à l'écluse n° 2, partie dans l'argile, partie dans le roc.

4. Excavation d'un chenal, d'une profondeur moyenne de 5 pieds d'argile et de roc, jusqu'à la rivière Tay, distance de plus de 4,000 pieds.

5. Construction d'un barrage sur le roc plat, à une faible distance en aval du point où la ligne projetée de déviation quitte la rivière, afin de maintenir le même niveau.

6. Creusement du chenal commun aux deux voies, depuis la rivière Tay jusqu'à Perth.

La Tay prend sa source dans des lacs situés trente milles environ à l'ouest de Perth, et baigne une superficie de plus de 200 milles carrés.

Le ministre des chemins de fer et canaux fait actuellement étudier la question de rétablir et améliorer le canal de la Tay.*

*Jusqu'au 30 juin 1867, on a dépensé $17,764.05 pour le canal de la Tay. (Pour plus amples détails, *voir* p. 71 du rapport général du commissaire, et pp. 484 et 569 de l'annexe 70 du même rapport, en 1867.)

N° 29.—CANAL PROJECTÉ D'OTTAWA, D'APRES LE RAPPORT DE T. G. CLARKE, EN DATE DU 2 JANVIER 1860.

Dimensions du canal projeté—Prisme du canal, 100 pieds et 146 pieds de largeur au plafond, avec une profondeur de 13 pieds d'eau; profondeur, dans les rivières et les lacs, au moins 15 pieds; écluses, 250' × 45' × 12'.

Noms.	Distance. Intermédiaire. Rivières et lacs.	Distance. Intermédiaire. Canaux.	Distance. Total, de la cité d'Ottawa.	Ascension. Intermédiaire.	Ascension. Total, au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières.	Nombre d'écluses.	Observations.
	milles.	milles.	milles.	pieds.	pieds.		
Port d'Ottawa.	.....	.....	.....	.....	121·75	.....	Au pied du canal Rideau. (Pour la navigation entre Montréal et le port d'Ottawa, *voir* le tableau spécial, p. 814 à p. 816).
do au lac des Chênes.	3·75	2·61	6·36	63·0	184·75	6	Evite les chutes de la Chaudière et c. de la Petite-Chaudière.
Du pied à la tête du do ...	26·69	.....	33·05	0·30	185·05	.....	La profond. de l'eau dans le chen. est généralem de 20 à 30 pds. Le lac Des Chênes est aussi appelé lac de la Chaud.
De la tête du lac des Chênes au pied du lac des Chats.....	1·70	0·60	35·35	50·0	235·05	5	Canal des Chats—Pour ce qui est des détails concernant les travaux faits de 1854 à 1856 sur ce canal, *voir* le rapport des Travaux pub. pour 1867 *Voir* note B sur les p. suiv.
Du pied à la tête du lac des Chats	19·28	.....	54·63	.....	235·05	.....	Profondeur générale du chenal, de 25 à 30 pieds.
Du pied des Chenaux à la tête du Grand-Calumet.	12·81	1·05	68·49	98·07	333·12	11	Chenal Nord ou du Calumet.
*De la tête du Grand-Calumet à la tête du lac Coulonge.	30·44	.....	98·93	8·13	341·25	.....	Depuis août 1873, des contrats ont été passés à différentes époques pour l'amélioration de cette partie de la rivière de manière à avoir une navigation ininterrompue avec un tirant d'eau de 6 pds. A la Culbute, les ouvrages consistent en 2 écluses accolées en bois ayant chacune 200 pds. de long. et 45 de larg, avec 6 pds. d'eau sur les buscs La const. des barr. au récif du Grand-Calumet, et au rapide Plat, d le chenal du Rocher-Fendu, et le creus. des batt. dev. être achevés ce printemps. *Voir* note C, sur les p. suiv.
De la tête du lac Coulonge à la tête de l'écluse de la Culbute.	4·99	.....	103·92	18·00	359·25	2	
De la tête de la Culbute au pied du rapide des Joachims.	33·58	.....	137·50	1·30	360·55	.....	
Du pied des Joachims à l'embouchure de la rivière Mattawan.	51·74	2·26	191·50	148·20	508·75	14	Evite les rapides suivants: les Joachims, de McSorley, de la Roche-Capitaine, de Deux-Rivières et de Johnson.
De la riv. Mattawan au bief culminant.	16·22	1·08	208·80	145·00	653·75	11	La ligne du canal projeté suit actuellement la riv. Mattawan, l'Outaouais se dirig. vers le nord. Les rapides qu'on évite par cette partie du canal sont ceux du Plain-Chant, de la Rose, de la chute aux Paresseux, du Petit Paresseux, etc.

Bief culminant	51·15	5·97	265·92	.....	653·75	.....	M. Clarke propose d'élever le lac Nipissingue 9·46 pieds au-dessus du niveau d'eau haute, d'abaisser le lac à la Truite 7 85 et le lac à la Tortue 6·95; et d'élever le lac Talon 20·95 pds., ce qui les mettrait tous au même niv., formant ainsi un bief pour la navig. de 57·12 milles de longueur. La tranchée du bief entre le lac Nipissingue et la rivière des Français est d'une longueur de 4 19 milles
Rivière des Français	47·52	0·82	314·26	chute77·00	576·75	7	Evite les rapides suivants, sav. : Chaudière, de la rivière des Français, Rapide du Buisson, Rapide de Parisien, Grand Récollet, Petites Dalles.
Baie Georgienne	.....	.....	314·26	.....	576·75	.....	
D'Ottawa à la baie Georgienne..	299·87	14·39	314·26	.....	576·75	56	

*M. Clarke recommande l'amélioration du chenal du Sud ou chenal du Rocher-Fendu.
Voir note A., page suivante.

N° 30.—TABLEAU DES PRINCIPALES RIVIÈRES du monde, comparés avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazon	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopœdia Britannica.
Mississippi	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils
Saint-Laurent	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écr.
Niagara	237,300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N York
Ganges	432,000	1,680	36,300	207,000	494,200	Sir C. Lyell.
Nil	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopœdia Britannica.
Ohio, à Wheeling	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils.
Tamise	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopœdia Britannica.
Rhône	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D. Aubuisson.
Rhin	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Outaouais (Grenville)	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Exploration d'Ottawa.
Rivière des Français.	4,700	.....	9,500	.....	.....	do

(*Voir* rapport de T. C. Clarke, 2 janvier 1860.)

NOTE A.—CANAL MARITIME D'OTTAWA, OU NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET LE LAC HURON, PAR OTTAWA ET LA RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

D'après la première exploration faite par M. James Stewart, I.C., sous la direction de Walter Shanly, I.C., le canal projeté entre Montréal et le lac Huron, y compris l'agrandissement du canal Lachine et autres canaux qui se trouvent sur cette voie, devait coûter $24,000,000.

Le projet de M. Shanly comprenait la construction d'écluses de 250x50 pieds, avec 10 pieds d'eau sur les seuils, et 58 milles de canaux, plus 372 milles de navigation sur les rivières et lacs intermédiaires, en tout 430 milles de Montréal au lac Huron, et une ascension totale de 698 pieds,—c'est-à-dire qu'un navire de faible tonnage, se rendant du lac Huron à Montréal, franchirait une ascension de 83 pieds jusqu'à un bief culminant, puis opérait une descente de 642 pieds jusqu'au Saint-Laurent à Montréal, ce qui donnerait 725 pieds d'ascension et de chute pour chaque voyage. Sur ces 725 pieds, il faudrait en racheter 698 au moyen d'écluses.

D'après la seconde exploration, qui fut faite sous la direction de M. T. C. Clarke, I.C., en 1859, les frais de ces constructions étaient évalués à $12,000,000, sans tenir compte de l'agrandissement du canal Lachine.

Le projet de M. Clarke comprenait 69 écluses, dont 5 sur le canal Lachine, et 29.30 milles de canal, dont 8½ entre Montréal et Lachine. Les écluses devaient avoir 250x45 pieds, avec 12 pieds d'eau sur les seuils, et on aurait augmenté la profondeur de la rivière en établissant des barrages à divers endroits, pour réduire la longueur des canaux requis, d'après le projet de M. Shanly.

COMPARAISON ENTRE LA VOIE D'OTTAWA ET CELLE DU SAINT-LAURENT.

	Milles.
De Montréal à l'embouchure de la rivière des Français, par la voie d'Ottawa	430
De l'embouchure de la rivière des Français, lac Huron, à Chicago, lac Michigan	145
Total, de Montréal à Chicago, par la voie d'Ottawa	575
Distance de Montréal à Chicago, par la voie du Laint-Laurent	1,145
Différence en faveur de la voie d'Ottawa	570

NOTE B.—CANAL DES CHATS, SUR LA RIVE NORD DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, A PONTIAC, VIS-A-VIS LE PORT DE FITZROY.

Ce canal s'étend depuis la tête du lac de la Chaudière, ou lac des Chênes, 33 milles en amont de la cité d'Ottawa, jusqu'au pied du lac des Chats, sur la rive nord de la rivière des Outaouais, à Portage-du-Fort.

Il avait pour objet de relier les eaux navigables du premier lac, long d'environ 25 milles, avec ceux du second, qui est de même longueur, soit un parcours total de 50 milles.

Sa longueur totale, telle que tracée, était de 283 milles.

On se proposait d'y établir six écluses de 190 x 45 pieds chacune, semblable à la vieille écluse en usage à Sainte-Anne, avec 7 pieds d'eau sur les seuils et une ascension totale de 49.80 pieds.

Il fut commencé au mois d'août 1854, par MM. A. P. McDonald et P. Schram, aux termes d'un contrat passé avec le département, et il est resté inachevé, les travaux ayant été suspendus le 15 novembre 1856.

A cette époque, on discutait quelle échelle de navigation on adopterait entre Montréal et le lac Huron, et on résolut de faire des relevés de toute la rivière. Conformément à cette décision, le gouvernement donna ordre de suspendre les travaux, et on ne les a pas repris depuis.

Jusqu'au 1er juillet 1867, on avait dépensé $482,950.81, principalement à creuser dans le roc et à tailler la pierre pour la construction des écluses.

(*Voir* l'état précédent. Aussi, les pages 79-82 du rapport général du commissaire des travaux publics, 1867, et l'annexe n° 70 du même rapport, pages 485, 569.)

NOTE C.—CANAL DE LA CULBUTE, ENVIRON 108 MILLES EN AMONT DE LA CITÉ D'OTTAWA.

Ce canal est situé au rapide de l'Islot, un demi-mille, environ, en aval du rapide de la Culbute, et à trois milles de la tête du chenal de la Culbute, dans la direction de la tête de l'île aux Allumettes, en suivant le chenal nord de la rivière des Outaouais.

Il forme une ligne navigable entre le village de Bryson, à la tête du rapide du Grand-Calumet, et le village d'Aberdeen, au pied du rapide des Joachims, parcours total de 77 milles.

Ce canal fut commencé en 1873 et achevé en 1876. Le dragage entre Bryson et la Culbute, et les barrages submergés, au pied, et à la tête de l'île aux Allumettes, devront être achevés en 1883.

Longueur du canal, $\frac{1}{8}$ de mille.
Nombre des écluses accolées, 2.
Dimensions de chaque écluse, en bois, 200 x 45 pieds.
Ascension totale, 14 pieds, quand l'eau est basse.
" " 18 " quand l'eau est haute.
Profondeur sur les seuils, 6 pieds, quand l'eau est basse.

Distance d'après la carte de W. Shanly.

	Milles.	Milles.
De Montréal à Ottawa	110	110
D'Ottawa à Bryson, à la tête du Grand Calumet	66	66
De Bryson à la tête du canal de la Culbute	42	
De la tête du canal de la Culbute, par le lac aux Allumettes et la rivière Creuse, jusqu'au village d'Aberdeen, au pied du rapide des Joachims	35	77
Total, de Montréal au pied du rapide des Joachims, par le chenal du nord		253

Un barrage de 223 pieds de long a été construit à travers la tête de l'île et du rapide de l'Islet, à la tête du canal qui traverse le chenal du nord, de manière à relier l'écluse à l'île aux Allumettes.

On a construit aussi deux barrages submergés ; le barrage inférieur se trouve en aval du village de Bryson, près de l'extrémité inférieure de l'île du Calumet, en amont de la chute du Grand-Calumet, dans le chenal nord de l'Outaouais, et l'autre en amont du village du Rapide Plat, dans le chenal du sud, en aval du village de La-Passe, près de l'extrémité supérieure de l'île au Calumet. On a aussi dragué cinq petites battures, sur les quarante-deux milles inférieurs du chenal du nord, entre Bryson et l'extrémité inférieure du canal de la Culbute, en amont du pont du Chapeau, pour obtenir une profondeur de 6 pieds à l'eau basse.

Un des barrages submergés se trouve à la tête du Récif du Grand-Calumet, en amont de la chute, et l'autre à la tête du rapide Plat, dans le chenal du Rocher-Fendu, entre l'île des Chênes, ou île Sullivan, et l'île Calumet.

Le bief supérieur de 35 milles, aboutissant au rapide des Joachims, a 7 pieds environ de profondeur.

	Au-dessus du niveau de marée, aux Trois-Rivières, D'après Shanly.	D'après Clarke
Cité d'Ottawa, élévation de la riv. des Outaouais	109 pds.	120 pds.
Village de Bryson, " " "	325 "	333¼ "
Tête du canal de la Culbute, " "	350 "	359¼ "
Village d'Aberdeen, " "	353 "	360¼ "

Total des frais de construction, jusqu'au 1er juillet 1882..... $313,412 81

N° 31.—NOTE A.

LA NAVIGATION DE L'OUTAOUAIS ET DE LA RIVIÈRE DES FRANÇAIS.

En 1615, un Français, Samuel Champlain, remonta la rivière des Outaouais depuis l'endroit où est actuellement située la ville de Montréal ; et, guidé par les Sauvages qui vivaient ou erraient sur ses bords ainsi que sur les rives maintenant désolées du lac Nipissingue de la rivière des Français, il arriva au lac Huron. C'était probablement la première fois que le lac Huron frappait la vue d'un européen, et c'était avant qu'aucun habitant du vieux monde eût entendu gronder les chutes du Niagara. Après l'expédition de Champlain, d'autres suivirent bientôt ses traces, et pendant une suite d'années des flottilles de canots chargés des pelleteries du Nord remontèrent la rivière des Français, et, traversant le Nipissingue, descendirent l'Outaouais jusqu'à Montréal. A cause, en partie, de la diminution du nombre des animaux à fourrure dans la région du Nipissingue, et de l'ouverture de nouvelles voies de communication, cette route fut généralement abandonnée, excepté—en ce qui regarde l'Outaouais—pour les fins du commerce de bois.

La distance depuis Montréal jusqu'au lac Huron, par l'Outaouais, la Matawan, le lac Nipissingue et la rivière des Français, est de 430 milles. En suivant le cours de l'Outaouais pendant environ 300 milles, on arrive à la Matawan, le plus large et le plus profond de ses tributaires ; prenant alors cette rivière et suivant une direction franc ouest la distance de 50 milles, puis traversant un plateau sablonneux peu élevé, on atteint une petite rivière dont l'eau coule en sens inverse de la Matawan. Une course de cinq milles en canot sur cette petite rivière amène le "voyageur" au lac Nipissingue où il trouve une étendue d'eau profonde qui, à l'endroit même où il débarque, se précipite p un étroit passage pratiqué à travers la roche granitique. Ici un portage d'environ u quart de mille nous conduit jusqu'au eaux navigables de la rivière des Français, uis, en suivant l'eau profonde de cette dernière, et après avoir fait trois petits portag s sur son parcours de 50 milles, on arrive à la Baie Georgienne.

'est en aucune man re surprenant que ceci eût été la première grande route du m merce canadien, et l'on discute aujourd'hui sérieusement la question de savoir si

cette route ne serait pas susceptible de devenir la grande voie de communication entre l'ouest et la côte de l'Atlantique. Heureusement, nous ne manquons pas de données dignes de foi sur lesquelles nous baser pour arriver à des conclusions certaines ; car la route entière a été examinée en 1856-7 par M. Walter Shanly, et en 1859-60 par M. Clarke, qui se sont tous deux quelque peu distingués dans la profession d'ingénieur. Tout en s'accordant sur quelques points essentiels, comme par exemple que par cette route pourront passer les plus grands bateaux à vapeur à hélice employés au transport des produits sur les lacs d'en haut, ils diffèrent excessivement dans leurs évaluations respectives. L'évaluation de M. Shanly est de $24,000,000, et celle de M Clarke, de douze millions. Toutefois, ce dernier ne comprend pas dans ses calculs les canaux de Lachine, que M. Shanly propose d'agrandir et autrement améliorer. M. Shanly évalue la navigation de la rivière à ..... 347 milles.

Canaux ..... 58 "

Ce qui donne ..... 405 "

Ajoutons à cela la traversée du lac Nipissingue, et nous avons, ainsi que nous l'avon déjà dit, une distance totale d'environ 430 milles. M. Clarke estime qu'il ne " que 38 milles de canalisation. La différence s'explique tout simplement par le fait qu'il entre dans les vues de M. Clarke de barrer l'Outaouais et la Mattawan afin d'éviter des creusages dispendieux.

Ces messieurs ont discuté à fond la question d'alimentation ; et bien qu'ils diffèrent légèrement sur les moyens à prendre pour élever le lac Nipissingue au niveau du bief culminant, ils s'accordent parfaitement à dire qu'il y a amplement d'eau pour suffire à n'importe quel débit qui pourra s'en faire dans l'avenir le plus reculé pour aucunes fins possibles d'éclusage. Afin de renseigner nos lecteurs sur ce point, nous dirons que les sources de la Mattawan sont renfermées dans un bassin d'une immense profondeur appelé le lac à la Truite, dont la longueur est d'environ 8½ milles. On ne saurait compter sur ce lac pour fournir de l'eau au bief culminant, et comme le niveau du lac Nipissingue—dans lequel la rivière des Français prend sa source—est à 23 pieds au-dessous du point de partage, il serait nécessaire de l'élever jusqu'à celui du lac à la Truite, ce qui pourrait se faire de deux manières—soit au moyen de barrages jetés en travers des issues pour faire monter l'eau de 23 pieds, ou bien en baissant le lac à la Truite. L'un et l'autre plan semblent être tout à fait praticables. Peu de gens, croyons-nous, savent qu'il est possible d'établir une communication entre le lac Huron et Montréal par la rivière des Français et l'Outaouais, au moyen d'entre 30 à 57 milles de canaux. L'entrée et l'embouchure de la rivière des Français réunissent toutes les conditions d'un superbe havre. Sur la distance de plus d'un mille à partir de son embouchure la rivière est large, profonde et tranquille. On estime qu'il suffirait de sept écluses et de huit digues, avec trois quarts de mille de tranchée dans la roche, pour permettre à des bâtiments de 1,000 tonneaux de passer du lac Huron au lac Nipissingue. La rivière des Français est plutôt une suite de lacs qu'une rivière continue. Ces lacs sont parsemés d'îles qui présentent toutes les formes de beauté imaginables, et la nature générale du paysage surpasse de beaucoup celle du paysage des Mille-Iles sur le Saint-Laurent. La route de l'Outaouais et de la rivière des Français a l'avantage de pénétrer dans le cœur du pays, son paysage est magnifique et son immense puissance hydraulique défie le calcul. Elle traverse une contrée qui possède des ressources minérales immenses, ainsi qu'un fond presque inépuisable de bois de pin. On pourrait faire servir sa puissance hydraulique à la préparation du grain du Michigan pour les marchés de l'est. Les bâtiments allant à l'ouest transporteraient le bois de sciage de l'Outaouais à Chicago, qui est le plus grand marché de bois de l'univers ; en un mot, la vallée de l'Outaouais deviendrait l'atelier du Canada. Sous le rapport agricole la vallée de l'Ottawa ne peut être comparée à celle du Saint-Laurent, mais le voyageur qui juge de ce qu'elle pourrait produire par ce qui s'offre à sa vue lorsqu'il remonte ou descend l'Outaouais, se trompe dans son appréciation. C'est sur les bords de la rivière, de chaque côté, que se trouve le plus mauvais sol. L'intérieur possède de grandes étendues de terres boisées en bois franc dans les vallées des montagnes, sur le côté nord ; et il s'en trouve de même de larges zones vers les

lacs, du côté sud. La région entière que traversent la rivière des Français, la Mattawan et l'Outaouais, est salubre au plus haut degré ; les maladies qui sont propres aux riches terrains d'alluvion et aux prairies de l'ouest y sont inconnues. Nous ne saurions trop priser l'importance qu'il a d'ouvrir au cœur de la "Puissance du Canada" une navigation continue qui abrégera d'au moins cent cinquante milles la plus courte communication par eau qui soit actuellement ou qui puisse jamais exister jusqu'aux eaux de marée. Au sujet de la saison de navigation, M. Shanly fait les observations suivantes :—

"La saison du service par eau entre Montréal et les lacs de l'Ouest est actuellement réglée, quant à la durée, par l'époque à laquelle les canaux de Beauharnois et de Lachine s'ouvrent et se ferment. Il n'arrive pas souvent que l'ouverture de ces canaux ait lieu avant le 1er mai, et il est aussi rare qu'ils restent ouverts jusqu'au 10 décembre. On remarquera donc, d'après les dates déjà données à l'égard de la saison présumée de navigation libre sur la route de l'Outaouais et la rivière des Français—disons du 5 mai au 1er décembre—que la différence à son dé-avantage, dans le nombre réel de jours de navigation dans l'année, ne saurait être très grande ; tandis que pratiquement, et en fait de temps disponible, elle peut réclamer un avantage sur la route des lacs, par le fait que grâce à la distance moins grande à parcourir, un bâtiment pourrait faire par la première route, entre Chicago et Montréal, au moins trois voyages de plus dans la saison que par la seconde.

Outre un intérêt général, le comté de Grey en a un particulier dans ce projet de canal. Sa construction aurait pour effet de changer pour nous la face des choses. Owen-Sound et toutes les villes de frontière pourraient avoir la chance de devenir des cités de première classe, avec des facilités égales à celles de la ville de Toronto elle-même pour les relations avec l'Europe. Si les travaux que nous venons d'indiquer sont entrepris, ce sera par le gouvernement fédéral. Partant de là, la population de Grey-Nord spécialement, devrait chercher à donner une valeur pratique à son influence. Si elle élit un homme qui voit partout de la corruption quand cette corruption ne lui profite pas, elle sera récompensée comme elle l'aura mérité. Nous recommandons ce sujet à la sérieuse considération de nos frères du Nord. La nature leur a donné des avantages qui, s'ils sont convenablement mis à profit, vaudront beaucoup plus pour eux que tous les chemins de fer que l'on pourrait construire.

Du *Chronicle* de Durham (Co. de Grey.)

N° 32.—MÉMOIRE B.

LE CANAL PROJETÉ DE LA BAIE GEORGIENNE ET DE L'OUTAOUAIS.

A l'honorable sir Allan Napier McNab, chevalier, président du Conseil exécutif, ministre de l'Agriculture, etc., etc.

MONSIEUR,—Comme premier ministre de la Couronne en Canada, ce n'est pas la première fois que l'on s'adresse à vous au sujet d'un canal devant réunir les eaux du lac Huron et de la rivière des Outaouais.

Pendant ces derniers mois, on a dit et écrit beaucoup de choses en faveur de ce projet, mais presque tous ceux qui se sont évertués ainsi en étaient les promoteurs.

Je dois ajouter, cependant, que tous ces dires et écrits ne renfermaient que très peu de renseignements dignes de foi, et, pour qu'il en soit ainsi, il faut, ou que l'on ignore l'existence de tels renseignements ou qu'on ait voulu les cacher comme militant contre l'entreprise projetée.

En ce cas, qu'il me soit permis d'attirer votre attention sur quelques faits qui peuvent être nouveaux pour vous et beaucoup d'autres.

Le 4 mars 1837, le parlement du Haut-Canada édicta une loi ayant pour titre "Acte pour pourvoir au relevé de l'Outaouais et à l'exploration de la région environnante et de celles situées entre cette rivière et le lac Huron."

Cette loi affectait £3,000 aux dépenses de l'exploration et autorisait la nomination de trois commissaires chargés de voir à la réalisation de ses fins..—l'honorable

John Macaulay, alors arpenteur général, John S. Cartwright, écr., et le capitaine Baddeley, des ingénieurs royaux.

Dans son rapport à sir George Arthur, cette commission s'exprime ainsi :

" Pour remplir l'intention de la législature, et, si possible, obtenir les renseigne-
" ments nécessaires sur la possibilité d'une communication par eau entre l'Outaouais
" et le lac Huron, les commissaires ont engagé les services de trois personnes, qui ont
" reçu instruction de prendre chacune une route différente, afin de connaître la nature
" du pays, les facilités de transport, la qualité du sol et s'il convient à la colonisation,
" et surtout de s'assurer si le GRAND OBJET d'une communication par eau est réali-
" sable. A notre rapport nous joignons ceux de David Taylor, écuyer, et des MM.
" David Thompson et Wm. Hawkins, nos employés, qui semblent s'être acquittés
" avec zèle et habileté de leur mission."

De ce rapport, que j'ai maintenant devant moi, je vais extraire celles de ses parties capables de vous donner un aperçu lucide du résultat des explorations.

M. Taylor remonta la rivière des Français jusqu'au lac Nipissingue; il remonta aussi la rivière de l'Esturgeon jusqu'au lac Témiscamingue et de là descendit par le cours de l'Outaouais jusqu'à l'entrée de la Mattawa ou Petite-Rivière, qu'il remonta jusqu'au plateau d'épanchement ; de là, il revint au lac Nipissingue qu'il retraversa pour descendre ensuite la rivière des Français jusqu'au lac Huron. Son journal indique le résultat des examens de chaque jour, les distances, la hauteur des chutes et rapides, la formation géologique de la région, et si le sol est ou non propre à la culture. En un mot le soin et l'exactitude semblent avoir présidé à tous ses travaux.

Les partisans de ce projet disent que le lac Nipissingue n'est qu'à environ 70 pieds au-dessus du lac Huron, et en cela leur dire est en quelque sorte confirmé par celui de Hawkins ; mais M. Taylor, qui a fait l'exploration et dont le rapport est très précis, le place à un niveau beaucoup plus élevé, ainsi que le démontre la citation suivante:—" Description sommaire du lac Nipissingue. Ce lac de forme irrégulière,
" est à 165 pieds au-dessus de lac Huron. Sa longueur, depuis les chutes de la Chau-
" dière jusqu'à son extrémité nord-est, est de 28 milles géographiques, et sa plus
" grande largeur, entre les rivière à la Tortue et de l'Ouest, de 28 milles. Plusieurs
" petits cours d'eau viennent s'y jeter. Les principaux sont les rivières de l'Ouest, de
" l'Esturgeon, à la Tortue, et du Sud. Ses eaux sont généralement peu profondes,
" excepté sur les baies, où il y a beaucoup d'îles rocheuses. Ses bords sont formés de
" granit, sauf à l'embouchure de quelques-uns des cours d'eau, où ils se composent de
" dépôts d'alluvion, mais dont l'étendue est trop restreinte pour qu'il en soit parlé au
" point de vue agricole. Il se prend peu de poison dans ce lac. Les principaux sont
" le brochet et la carpe, et dans la saison quelques esturgeons et poissons blancs.
" J'attribue cette rareté du poisson à l'extrême stérilité des terres environnantes. Le
" gibier de n'importe quelle espèce est rare dans cette région."

C'est là une partie de la description de son trajet en remontant. De là, il passe au lac Témiscamingue et descend jusqu'à l'embouchure de la Mattawa, qu'il a aussi remonté et qu'il dit être très rapide, peu profonde, remplie de gros cailloux de granit, dont les hautes chutes sont nombreuses, les bords à pic et s'élevant abruptement par endroits à une hauteur de 150 pieds. Avant de descendre au lac Nipissingue, il constate que le plateau d'épanchement est à 200 pieds au-dessus de l'Outaouais, à l'embouchure de la Mattawa. D'accord avec celui de M. Hawkins, tout son rapport tend à établir qu'il faudrait au moins 700 pieds d'éclusage entre le lac Huron et Bytown.

Ceux qui insistent pour l'exécution de cette entreprise déclarent qu'un canal et des écluses de moindres dimensions que celles exigées pour des navires de 1,000 tonnes seraient inutiles ; que si jamais il est construit, il faut qu'il soit assez grand pour commander tout le commerce de l'Ouest.

En cela, ils ont raison, car un petit canal serait parfaitement inutile.

D'un autre côté, le service d'alimentation d'un aussi grand canal ne pourrait être que le lac Nipissingue, et pour y arriver, il faudrait faire une tranchée d'au moins

vingt milles, d'une profondeur moyenne de 30 pieds, et cela dans un roc de granit solide sur tout le parcours!

Votre correspondant de la *Montreal Gazette* du 9 de ce mois, M. James Anderson, qui est évidemment l'un des mieux renseignés à l'égard de ce projet, dont il est un des plus chauds partisans, ne doit pas non plus ignorer la *consistance* du fait que je viens de citer.

En comparant la tranchée profonde que l'on propose d'ouvrir en arrière de Toronto avec celle qu'il faudrait pratiquer sur cette partie de sa route favorite, il dit: "La tranchée de l'Outaouais aurait 35 pieds de profondeur dans une substance ferme, "qui ne glisserait ni ne s'éboulerait jamais." Je reconnais pleinement l'exactitude de cette assertion: le granit solide ne glisse ni ne s'éboule facilement, les promoteurs de cette ligne seront à même de s'en convaincre si jamais ils se voient obligés de faire faire les excavations que cette tranchée exigera.

D'après le rapport de M. Taylor, depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à celle de la Mattawa, parcours d'environ 150 milles, tout le pays est de formation granitique et offre des obstacles insurmontables à la construction d'un canal, fut-il de moindres dimensions que celui projeté.

Dans la narration de son voyage par terre, sir George Simpson corrob[illegible] dit M. Taylor en ce dernier point. En remontant, dit-il, la Mattawa jusqu'à sa source, il faut faire 11 portages, dont quelques-uns pour tourner des chutes d'au moins 50 pieds d'élévation

On a dû remarquer que la région de l'Outaouais s'élève par une succession de gradins ou plateaux qui, dans la rivière, produisent de forts rapides ou des chutes tombant d'un roc solide. En amont de chacun de ces rapides ou chutes, la rivière s'élargit, devient un lac, comme celui des Deux-Montagnes, comme celui de Grenville, (de Grenville à Ottawa) comme ceux de la Chaudière, des Chats des Allumettes etc., si bien que l'Outaouais est plutôt une succession de petits lacs qu'une rivière.

On pourrait ensuite demander pourquoi elle est une succession de lacs peu profonds; mais après quelque réflexion, et si l'on connaît le pays et sa formation géologique, la réponse est facile: c'est parce que chaque gradin étant un roc solide et plat que l'eau ne peut creuser, celle-ci est forcée de prendre la forme d'un lac. Sur tout le parcours d'environ 400 milles entre Sainte-Anne et l'embouchure de la Mattawa, une seule étendue fait exception—c'est la partie appelée la rivière Creuse. C'est là un fait admis par les champions de ce projet.

Dans le discours qu'il a prononcé à Montréal, M. Powell a dit que l'Outaouais a un fond rocheux qui, une fois approfondi, n'aurait jamais besoin d'être curé ou dragué, et M. Perry, sur un certificat soigneusement rédigé, qu'il dit tenir d'un ancien pilote, s'est évertué à amoindrir les dimensions des battures, rochers, bancs de sable, etc., qui se trouvent dans la partie que j'ai appelée le lac Grenville.

En général, les partisans de ce grand projet n'ont pas bien tenu compte de tous ces obstacles. Sur un parcours de plusieurs milles le fond de ces lacs est de roc et plat. A l'eau basse, il n'est pas à dix pieds de profondeur, tandis qu'en beaucoup d'endroits et sur de longues distances cette profondeur n'atteint pas cinq pieds.

Eh bien, je dis que sur une distance quelque peu considérable, creuser un chenal de deux ou trois cents pieds de large et de cinq à dix de profondeur dans un de ces lacs, serait chose voisine de l'impossible. Mais, supposant qu'il serait possible de creuser un chenal de cette dimension, son fond serait tellement plus bas que celui du reste du lac qu'il ne tarderait pas à se remplir, et aussitôt après les crues du printemps, il faudrait le draguer, sans quoi aucun navire ne pourrait passer.

M. Anderson, votre correspondant a prévu ces difficultés, car voici comment, selon lui, elle peuvent être surmontées: "Par un judicieux système d'endiguement, "d'un principe simple, peu dispendieux et très perfectionné, mais qui n'est encore "connu que d'un bien petit nombre, l'Outaouais pourrait toujours être maintenu à "quelques pieds au-dessus de son niveau actuel pendant les crues du printemps," et plus loin, il ajoute ceci: "Des Joachims à la Mattawa, quelques digues suffiraient à "transformer la rivière en une succession de lacs, et par les mêmes moyens, sans "causer beaucoup de dommages aux propriétés particulières, de Grenville à la "rivière Creuse, on pourrait atteindre la profondeur d'eau voulue."

Ainsi, vous voyez que les mieux informés des partisans de ce projet reconnaissent qu'il y aurait nécessité pour établir cette grande ligne de navigation, de maintenir l'eau quelques pieds au-dessus du niveau actuel pendant les crues du printemps.

Maintenant, il s'agit de savoir quel est ce niveau pendant ces crues. Eh bien, à Grenville, à la tête du Long-Sault, il dépasse d'au moins dix pieds le niveau ordinaire de l'eau basse, et jusqu'à l'embouchure de la Mattawa, il en serait à peu près de même.

Comme nouvel exemple de l'immensité des travaux que nécessiterait cette entreprise, et aussi dans l'intérêt de ceux qui en soutiennent le projet, je crois devoir donner place ici aux observations suivantes, extraites du discours prononcé à Montréal par M. Perry, ingénieur civil.

" Pendant les crues, il passe autant d'eau par les chutes de la Chaudière que par " celles de Niagara, et puisque le lac Ontario est navigable, nous ne pouvons pré- " tendre que le lac des Deux-Montagnes soit de nature à rendre l'Outaouais impropre " à la navigation. Quant aux autres obstacles, nous n'avons qu'à renfermer ses eaux " dans certaines limites, et sur toutes les obstructions la profondeur sera assez grande " pour que les navires les fréquentent sans danger."

Par cette citation, vous voyez que ces deux messieurs sont d'avis " qu'il sera " nécessaire d'endiguer la rivière à l'entrée des lacs pour obtenir la profondeur d'eau " qu'exigera nos grands navires."

Plus d'un des éloquents avocats de cette entreprise gigantesque ont déclaré que l'Outaouais charrie un volume d'eau égal à celui du Gange—et nous voulons bien essayer de les croire—et ils adhèrent aussi au dire de M. Perry, comparant sa capacité à celle de la rivière Niagara. Eh bien, monsieur, je me rappelle des jours qu'autrefois vous avez passés sur les bords du Niagara ; nous vivions alors dans des temps de trouble et de grandes luttes, mais je suis sûr que vous ne les avez pas oubliés, ni non plus l'aspect de ce grand cours d'eau ; or, en imagination, faites-vous ingénieur en voie de construire une digue de 12 à 25 pieds de hauteur à travers la Niagara, immédiatement à la tête des rapides en amont de ses chutes, et vous aurez une assez juste idée de ce que serait la construction de digues—disons de six—traversant la belle rivière des Outaouais !

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JAMES WEST,
Arpenteur et ingénieur civil.

Strawberry Hill, South Mountain,
23 février 1856.

ANNEXE No 30.

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, ETC.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA ET DES ETATS-UNIS,

DANS

L'AMÉRIQUE DU NORD,

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS

ANNEXE No 30—*Suite.*

PARTIE II.

SOMMAIRE DES TABLES DES DISTANCES

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

5.- De Prince-Arthur's-Landing, rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, Etat du Maine, et Québec.

7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Liverpool, au Hâvre, à la Havane et à Rio Janeiro.

8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

9.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Indes Occidentales, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.

10.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie par voie de terre.

11.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.

12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.

13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terreneuve à l'Angleterre et au Japon.

14.—Définition du mille geograghique ou marin et du mille statutaire.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Phare, extr. ouest d'Anticosti	do	176	202
Extrém. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe Saint-Laurent	175	201
Cap Whittle	Phâre de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	209	240
Belle-Ile	Malin-Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Ir'de	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.			2,661	3,060

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,016	4,618
N.B.—La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de	158	182

Détroit de Belle-Ile, 80 milles de longueur, et 14 de largeur en moyenne.

10 *a*—54½

N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe Métis	do	22	25
Métis	Cap Sainte-Anne des Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne des Monts	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap Saint-Pierre de Miquelon	Golfe Saint-Laurent	343	394
Cap St-Pierre de Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Ir'de	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3.242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race, nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de	158	182

N° 5.—De Prince-Arthur's-Landing—rive nord du lac Supérieur—à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Prince-Arthur's-Landing—rive nord du lac Supérieur—à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	3,911	4,498
N.B —La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de	158	182

N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.E., Saint-Jean, N.B., Portland, Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles. Geographiques.	Distance en milles. Statutaires.
Halifax, N.E.	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.B.	Cap de Sable	Traversée de la Baie de Fundy, jusqu'au S.O. de la Nouvelle-Ecosse	180	207
Cap de Sable	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, par le Cap de Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap de Sable	Traversée de la Baie de Fundy jusqu'au S.O. de la Nouvelle-Ecosse	210	242
Cap de Sable	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus l'ext. S.O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec	Cap Race	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S O. de Terreneuve	827	951
Cap Race	Malin Head	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. N. de l'Irlande	1,800	2,070
Malin Head	Liverpool	Descente du Chenal Nord	182	221
		Total	2,819	3,242
De Québec à Liverpool par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

(Pour plus amples détails, *voir* les tables de distances qui précèdent.—G.F.B.)

N° 7.—TABLE des distances depuis les principaux ports de mer de l'Amérique Britannique du Nord jusqu'à Galway, Liverpool, le Hâvre, la Havane et Rio Janeiro.

		Milles géographiques.
De Louisbourg, N.E.,	à Galway	2,100
do	à Liverpool	2,350
do	au Havre	2,450
do	à la Havane	1,700
do	à Rio-Janeiro	5,200
D'Halifax, N.E.,	à Galway	2,240
do	à Liverpool	2,500
do	au Hâvre	2,600
do	à la Havane	1,600
do	à Rio-Janeiro	5,100
De Saint-Jean, N.B.,	à Galway	2,450
do	à Liverpool	2,700
do	au Hâvre	2,800
do	à la Havane	1.550
do	à Rio-Janeiro	5,050
De Québec	à Louisburg, par le Cap Nord	742
do	à Galway { par Belle-Ile	2,392
	do le Cap Race	2,700
do	à Liverpool { par Belle-Ile (2,661 d'après la carte de Colton.)	2,649
	do Cap Race (2,819 do)	2,808
do	au Hâvre { par Belle-Ile	2,810
	do le Cap Race	2,939
do	à la Havane	2,891
do	à Rio-Janeiro	5,546
De Boston	à Galway	2,600
do	à Liverpool	2,895
do	au Hâvre	2,993
do	à la Havane	1,530
do	à Rio-Janeiro	4,935
De New-York	à Galway	2,700
do	à Liverpool	3,095
do	au Hâvre	3,228
do	à la Havane	1,240
do	à Rio-Janeiro	4,885
De Philadelphie	à Liverpool	3,275
do	au Hâvre	3,358
do	à la Havana	1,190
do	à Rio-Janeiro	4,990
De Baltimore	à Liverpool	3,450
do	au Hâvre	3,543
do	à la Havane	1,160
do	à Rio-Janeiro	5,000
De Richmond	à Liverpool	3,380
do	au Hâvre	3,473
do	à la Havane	1,090
do	à Rio-Janeiro	4,930
De la Nouvelle-Orléans	à Liverpool	4,780
do	au Hâvre	4,838
do	à la Havane	555
do	à Rio-Janeiro	5,315

Voir annexe n° 56, page 436 du rapport général de 1867.

N° 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160		Paquebot à vapeur *Comte d'Eu*, 2,000 tonneaux.
Québec	Gaspé	350	510	do *Tancarville*, 2,000 tonneaux.
Gaspé	Halifax	400	910	Tous les mois, à Montréal, en été ; et à Halifax en hiver.
Halifax	Saint-Thomas	1,584	2,494	
Saint-Thomas	Para	1,326	3,820	
Para	Maranhao	390	4,210	
Maranhao	Ceara	440	4,650	
Ceara	Pernambouc	390	5,040	
Pernambouc	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Indes Occidentales, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre	Observations.
Liverpool	New-York	3,046	12	
do	Québec	2,634	10	
Southampton	Saint-Thomas (Indes Occidentales)	3,570	14	
do	Jamaïque do	4,270	17	
do	Colon ou Aspinwall (Amér. Centrale)	4,820	19	
do	Panama do	4,860	20	
do	Calao (Amérique du Sud)	6,250	29	
do	Valparaiso do	7,650	39	
do	Demerara do	4,460	20	
do	Bahia (Brésil)	4,408	22	
do	Rio Janeiro (Brésil)	5,140	26	
do	Buenos Ayres (La Plata)	6,178	31	
do	San Francisco (par Panama)	8,190	35	
do	Victoria, C.B., do	8,950	42	
do	Wellington (N.-Zélande) (par Panama)	11,400	48	
do	Yokohama (Japon) do	12,710	56	
do	Shanghaï (Chine) do	13,745	61	

N° 10.—Principale routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australasie, par voie de terre.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Mediterranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,858	38	
do	Singapore do	8,239	40	
do	Hong Kong, Chine	9,676	49	
do	Shangha do	10,546	54	
do	Pekin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles *viâ* Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 13, que prend le voyage par la voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours. Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta id	13,770	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney id	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland id	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par le Cap Horn	13,200	66	

(*Voir* carte du monde par Mercator.)

N° 12.—TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens

	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	"	°	'	"
Halifax, N.E., observatoire de l'arsenal maritime	44	39	04	63	35	00
Louisburg, N.E., phare	45	54	30	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.E., édifice provincial	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.B, boule horaire sur la douane	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.B	46	03	00	66	38	15
Québec, P.Q., citadelle	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, P.Q	46	23	00	72	33	00
Montréal do	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont., horloge de la ville	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la reine	43	38	20	79	28	35
Hamilton do	43	54	00	79	57	00
Rondeau do phare, extrémité sud de la jetée de l'est	42	15	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest	42	53	00	79	19	30
Goderich do do	43	45	10	81	32	30
Collingwood do do sur le brise-lames	44	31	00	80	02	10
Prince-Arthur's-Landing	48	24	00	89	28	00
Winnipeg, Manitoba	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.B	48	30	00	123	25	00

J. E.

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	À	Milles.
Yokohama (Japon)	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard-Inlet)	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,202
Burrard-Inlet	do	1,992
Port-Simpson	do	2,194
Saint-Jean, (Terreneuve)	Cap-Clair	1,670
do do	Ile Tory	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap-Race (*viâ* Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	1,892
Belle-Ile	Ile Tory	1,857
Cap-Race	do	1,736
do	Cap Clair	708
Ile Tory	Liverpool	240
Cap-Clair	do	310
Halifax	Cap-Race	470
Portland	do	767
Boston	do	808
New-York	do	1,010

N° 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence equatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et telle qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1.152,664 mille statutaire ou terrestre, 1855.11 mètres et 2028.69 verges,—soit 6086.07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69,160 milles terrestres, et un mille terrestre=0.86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,117 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59 94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·42
10	68·12	24	63·21	38	54·56	52	42·67	66	28·21	80	12·05
12	67·66	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédaires par la règle de proportion simple. (*Voir* Trautwine, pages 74 et 75.)

ANNEXE No 30.

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, ETC.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX

ET

ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER

CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES

DE

L'ÉTAT

AVEC

TABLEAU INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT L'UNIVERS, AINSI QUE LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE, ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES, ETC., ETC.

ANNEXE No 30.

PARTIE III.

INDEX

TABLES DES DISTANCES, ETC.

N° 1. Chemin neuf, de Québec au lac Saint-Jean.
Chemin de fer, id id

2. De Québec au Labrador, par la rive nord du Saint-Laurent.

3. Population des établissements, de Tadoussac au Labrador.

4. Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

5. De Québec au bassin de Gaspé, par le chemin de Métapédiac et par chemin de fer.

6. De Québec au bassin de Gaspé, par la rive sud du Saint-Laurent.

7. De Québec à Halifax, par le chemin de Métapédiac et par chemin de fer.

8. id. id. par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et Amherst.

9. id. id. par le chemin de Témiscouata, Woodstock, St-André, Saint-Jean et Windsor, à travers la baie de Fundy.

10. id. id. par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et Annapolis, à travers la baie de Fundy.

11. De Québec à St. André, baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin de Témiscouata, les Grandes Chutes et Woodstock.

12. De Québec à Saint-Jean, baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin Témiscouata, les Grandes Chutes, Woodstock et Frédéricton.

13. De Québec à Saint-Jean, baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin de Témiscouata, les Grandes Chutes, Woodstock et St. André.

14. De Québec aux provinces maritimes, par le chemin de fer Intercolonial.

15. id id id par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

16. De Prince-Arthur's-Landing (lac Supérieur) à Winnipeg, par la route Dawson.

17. De Prince Arthur's-Landing à Winnipeg et vers l'ouest, par le chemin de fer canadien du Pacifique.

18. Télégraphes de l'Etat, construits et projetés. Résumé indiquant la proportion des lignes terrestres et sous-marines possédées et exploitées par le gouvernement dans les diverses provinces.

19. Tableau indiquant les possessions anglaises par tout l'univers, ainsi que leurs populations, et leurs étendues en milles carrés anglais.

20. Population approximative du globe.

21. Tableau des plus grands empires.

N° 1—DISTANCES—Chemin neuf—De Québec au lac Saint-Jean.

De	A	Distance intermédiaire, en milles.	Total de la distance, en milles.
Québec	La borne	15	
La borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e id. Noël	11½	34½
2e id. Noël	3e id. Lac des Roches	9	43½
3e id. Lac des Roches	4e id. Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e id. Lac Jacques-Cartier	5e id. Pikauba	13	70½
5e id. Pikauba	6e id. Bédard	12	82½
6e id. Bédard	7e id. Rivière Upika	12	94½
7e id. Rivière Upika	8e id. id. Pika	10½	104½
8e id. id. Pika	9e id. id. aux Ecorces	11	115½
9e id. id. aux Ecorces	10e id. Lac Belle Rivière	10½	126
10e id. Lac Belle Rivière	St-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud	14	140
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle).

id. 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).

Total, 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Distance totale, 140 milles, de Québec au lac Saint-Jean.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard, tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance d'environ 30 milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond ; de là il s'avance par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près de la rivière Ouiatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste,—disons 25 milles.

Le chemin est construit et a été exploité l'année dernière depuis Québec jusqu'à Saint-Raymond.

La longueur de la route sera comme suit, savoir:—

	Milles.
De Québec à la jonction de Lorette, par le chemin de fer du Nord (en exploitation).....	4
De la jonction de Lorette à Saint-Raymond (en exploitation).	31
De Saint-Raymond au lac Saint-Jean (projeté).....	144
Longueur totale probable du chemin, une fois achevé.....	179

Il y a dans le voisinage immédiat du chemin de fer six millions d'acres de terre, dont on dit que trois millions sont propres à la colonisation.

(*Voir* rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 février 1881.)

(Pour ce qui est de l'avancement des travaux, et des fonds accordés pour leur exécution, *voir* annexe n° 8, pages 348 et 349.)

Outre les subventions mentionnées dans l'annexe n° 8, il y a—

$384,000 votées par le gouvernement fédéral, en vertu de l'acte 45 Vict., chap. 14, passé en 1882.

Et $350,000 votées par le conseil municipal de Québec, sous l'autorité d'un règlement passé le 9 février 1883.

Le gouvernement provincial de Québec a accordé $5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille pour 170 milles, en vertu de l'acte 45 Vict., chap. 23, de 1882 et d'actes antérieurs.

(*Voir* la communication n° 33360, 9 avril 1883, de J. G. Scott, secrétaire de la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean.)

N° 2. - TABLE des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

De	A	Distance intermédiaire.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes-Montmorency	4	7	id.
Chutes-Montmorency	Ange-Gardien	3	10	id.
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	id.
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	id.
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	id.
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	id.
Saint-Tite-des-Caps	Baie-Saint-Paul	24	60	id.
Baie-Saint-Paul	Les-Eboulements	9	69	id.
Les Eboulements	Saint-Irénée	9	78	id.
Saint-Irénée	Pointe-à-Pic	9	87	id.
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	id.
Malbaie	Cap-à-l'Aigle	3	93	id.
Cap-à-l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	id.
Saint-Fidèle	Saint-Siméon ou Rivière-Noire	10	109	id.
Saint-Siméon	Port-au-Persil	8	117	id.
Port-au-Persil	Pointe-au-Bouleau	9	126	id.
Pointe-au-Bouleau	Anse-du-Portage	5	131	id.
Traverse, Anse-du-Portage (à tra l'emb. de la riv. Saguenay)	Anse-à-l'Eau	1	132	id.
Anse-à-l'Eau	Tadoussac	1	133	id.
Tadoussac	Les-Petites-Bergeronnes	9	142	id.
Les-Petites-Bergeronnes	Escoumains	9	151	id.
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	id.
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Sur la grève—2 portages.
Portneuf	Sault-au-Cochon	7	185	id.
Sault-au-Cochon	Ilets-de-Jérémie	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
Ilets-de-Jérémie	Betshiamits (Betsiamits)	7½	210½	Sur la grève.
Betshiamits (Betsiamits)	Pointe-aux-Outardes	12	222½	id.
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	237½	Voie nécess. à trav. la forêt
Manicouagan	Rivière-Godbout	27	264½	id. id.
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	12	276½	id. id.
Pointe-des-Monts	Trinité	7	283½	On se sert de la grève.
Trinité	Ilet-Caribou	7½	291	id. id.
Ilets-à-Caribou	Baie-des-Kani	22	313	id. id.
Baie-des-Kani	Jambon	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt
Jambon	Rivière-Sainte-Marguerite	12	333	id. id.
Rivière-Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	id. id.
Sept-Iles	Rivière-Moisy	19	364	On se sert de la grève.
Rivière-Moisy	Rivière-à-la-Truite	8	372	id. id.
Rivière-à-la-Truite	Cormoran	8	380	id. id.
Cormoran	Pigou	7	387	id. id.
Pigou	Rivière-au-Bouleau	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Bouleau	Rivière-Matemek	7	401	id. id.
Rivière-Matemek	Rivière-Chaloupe	8	409	id. id.
Rivière-Chaloupe	Rivière-Shaldrac	7	416	id. id.
Rivière-Sheldrake	Rivière-Tonnerre	7	423	id. id.
Rivière-Tonnerre	Portage-du-Loup-Marin	8	431	id. id.
Portage-du-Loup-Marin	Rivière-à-la-Pie	7	438	id. id.
Rivière-à-la-Pie	Rivière-Saint-Jean	7	445	id. id.
Rivière-Saint-Jean	Longue-Pointe	9	454	id. id.
Longue-Pointe	Poste-de-Mingan	5	459	id. id.
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	477	id. id.
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	541	id. id.
Nataskouan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mecatina	75	634	
Mécatina	Bonne-Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24	757	Borne du Labrador, de Terreneuve et du Canada.

N° 3.—POPULATION de divers établissements entre Tadousac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu.	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do ...	163	1,133
Mille-Vaches	.....	1,115	do }	109	1,037
Portneuf	1,790	.....	do }		
Sault-au-Cochon	.....	.....	2	45	290
Ilets-de-Jérémie	.....	.....	1	.....	.....
* Betshiamits (Betsiamits or Bersimis)	552	.....	110	176	687
Pointe-aux-Outardes	.....	.....	5	.....	.....
Manicouagan	86	120	3	13	100
* Rivière-Godbout	.....	.....	17	13	59
Pointe-des-Monts	106	243	3	.....	.....
Trinité	.....	.....	3	.....	.....
Ile-aux-Œufs } Pointe-aux-Anglais } Rivière-Pentecôte } Cailles-Rouges }	.....	.....	.....	24	127
Ilets-à-Caribou	.....	.....	.....	9	65
* Rivière-Sainte-Marguerite	.....	.....	2 }	83	385
* Sept-Iles	191	.....	35 }		
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite	.....	.....	2	.....	.....
Cormoran	.....	.....	2	.....	.....
Pigou	.....	.....	6	.....	.....
Rivière-au-Bouleau	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Matèmek	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Chaloupe	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Sheldiake } Petit-Manitou }	.....	.....	6 }	24	133
Rivière-au-Tonnerre	.....	.....	5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin	.....	.....	3	.....	.....
Rivière-à-la-pie	.....	.....	6	42	240
Rivière-Saint-Jean	.....	.....	13	27	173
* Longue-Pointe	.....	.....	14 }	75	310
* Mingan	560	.....	110 }		
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Betchouan, etc	.....	.....	.....	35	177
Nataskouan	358	480	44	53	286
Nampissipi } Havre-à-la-Croix }	.....	.....	.....	22	90
Mécatina	280	410	Non obtenu. }	48	254
Tête-à-la-Baleine	.....	.....	..... }		
Baie-des-Moutons } Tabatière } Anse-des-Dunes } Saint-Augustin } Blanc-Sablon }	.....	.....	.....	89	425
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu.	.....	.....
* Romaine	.....	.....	.....	68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

Dans les localités marquées d'un astérisque (*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit :

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betshiamits	56	207	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière-Sainte-Marguerite et Sept-Iles	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	96	57	214
Romaine	.....	.....	68	245
	99	458	316	1,228

La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Ces états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat ; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Sault-au-Cochon jusqu'à Romaine, et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

N° 4.—DISTANCES—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté	32	.....	Par le ch. de fer de l' I. P. E.
La ligne du comté	Summeride	17	49	id.
Summerside	Alberton	53	102	id.
Alberton	Tignish	14	116	id.
Charlottetown	Mount-Stewart	22		
Mount-Stewart	Georgetown	24	46	id.
id.	Souris	39	61	id.

ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.

Charlottetown	La ligne de comté	32	.....	Par le ch. de l'I.P.E.
La ligne de comté	Cap-Traverse	16	48	Diligence.
Cap-Traverse	Cap-Jourimain	12	60	Bateaux-traîneaux.
Cap-Jourimain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.B	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
id.	Halifax, N.E	145	250	id.
id.	Québec, P.Q	542	647	id.

ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.

Charlottetown	Georgetown	46	.....	Par le ch. de fer de l'I P.E.
Georgetown	Pictou	45	91	Vapeur "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.E	62	205	id. id.
id.	Saint-Jean, N.B	214	357	Ch. de fer Intercolonial.
id.	Québec, P.Q	625	768	id.

N° 5.—De Québec au Bassin-de-Gaspé, par la grande route provinciale, le long de la rive sud du Saint-Laurent, jusqu'à Sainte-Flavie; de là par le chemin de Métapédiac; de là par le grand chemin actuel le long de la côte nord de la Baie des Chaleurs—avant la continuation du chemin de fer depuis la Rivière-du-Loup, en descendant.

De	A	Distance intermédiaire, en milles.	Distance totale en milles, depuis Québec.	Observations.
Québec	Rivière-du-Loup	114	114	128 milles par le Grand-Tronc, maintenant l'Intercolonial, jusq. quai du gouv., qui est à env. 3 m'les de la section du chemin de fer et à 1½ mille du village.
Rivière-du-Loup	Rimouski	66	180	Quai du gouvernement, environ 1½ mille du village.
Rimouski	Sainte-Flavie	21	201	Extrémité nord du chemin de Métapédiac, sur le Saint-Laurent, à 5 milles de l'ext. nord du ch. de Kempt.
Sainte-Flavie	Embouchure de la rivière Métapédiac.	93¾	294¾	A la jonction de la rivière Ristigouche.
Embouchure de la rivière Métapédiac.	James Sillars	5	299¾	Extrém. sud du ch. de Metapédiac, sur la Ristigouche.
James Sillars	Extrémité sud du chemin de Kempt	3	302¾	Sur la rivière Ristigouche.
Extrémité sud du chemin de Kempt	Vis-à-vis Campbellton	4¼	307	do do
Vis-à-vis Campbellton	Rivière-Nouvelle	18	325	Le long de la baie de Ristigouche.
Rivière-Nouvelle	Carleton	10	335	Le long de la baie des Chaleurs.
Carleton	Grande rivière Cascapédiac	13½	348½	do do
Grande rivière Cascapédiac	do Bonaventure	22½	371	do do
do Bonaventure	New-Carlisle	8½	379½	Chef-lieu du co. de Bonaventure, le l. de la b. des Chal.
New-Carlisle	Paspébiac	3	382½	Le long de la baie des Chaleurs.
Paspébiac	Nouvelle, township de Hope	5½	388	do do
Nouvelle	Extrémité ouest de Port Daniel	9	397	do do
Extrémité ouest de Port-Daniel	Village de Pabos	21¾	418¾	do do
Pabos	Grande-Rivière	7¾	426½	do do
Grande-Rivière	Crois. de route, 1½ m'le au-d. de Percé	15½	442	do do
Crois. de route, 1½ m'le au-d. de Percé	Malbaie, à l'issue de Barachois	8½	450½	do do
Malbaie	Belle-Anse	2¼	452¾	Au crois. de la route, 2½ milles au-dessus de la Pointe-Pierre, entre la baie des Chaleurs et la baie de Gaspé.
Belle-Anse	Douglastown	11¾	464½	Le long de la baie de Gaspé.
Douglastown	Bassin-de-Gaspé	6¼	470¾	Fort Ramsay.

Observation.—Les 128 milles de Québec à la Rivière-du-Loup ne comprennent pas le mille de traversée entre Québec et la Pointe-Lévis.

N° 6.—De Québec au Bassin-de-Gaspé, par la grande route provinciale, le long de la rive sud du Saint-Laurent, jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts; de là par la route projetée jusqu'à la grande rivière au Renard; de là par le chemin neuf à l'Anse aux Griffons et à la Péninsule, et par le bateau-passeur à travers la baie de Gaspé.

De	A	Distance intermédiaire, en milles.	Distance totale, en milles, depuis Québec.	Observations.
Québec	Rivière-du-Loup	114	114	128 milles par le chemin de fer du gouvernement, qui est à 1½ mille du village, et à 3 milles de la station du chemin de fer.
Rivière-du-Loup	Rimouski	66	180	Quai du gouvernement, environ 1½ mille du village.
Rimouski	Sainte-Flavie	21	201	Extrémité nord du chemin de Métapédiac.
Sainte-Flavie	Grand-Métis	5	206	do do Kempt.
Grand-Métis	Matane	33½	239½	
Matane	Sainte-Félicité	9	248½	do ouest do du gouvernement.
Sainte-Félicité	Grosses-Roches	9	257½	
Grosses-Roches	Grands-Méchins	9	266½	
Grands-Méchins	Capucins	9	275½	
Capucins	Cap-de-Chatte	9	284½	Extrémité est du chemin du gouvernement à la rivière Cap-Chatte. Le district de Rimouski finit au phare de Cap-Chatte, où commence celui de Gaspé.
Cap-de-Chatte	Sainte-Anne-des-Monts	12	296½	Extrémité est du chemin du gouvernement.
Sainte-Anne-des-Monts	Latourelle	1¼	297¾	Extrémité ouest du chemin de la rive sud du golfe.
Latoure le	Grande-rivière-de-la-Madeleine	64¼	362	Par le chemin de la rive sud du golfe.
Grande-rivière-de la-Madeleine	Grande-rivière-au-Renard	50¾	412¾	do do
Grande-rivière-au-Renard	Anse-aux-Griffons	6	418¾	Extrémité est du chemin de la rive sud du golfe.
Anse-aux-Griffons	Péninsule	7	425¾	Chemin du gouvernement à travers la péninsule.
Péninsule	Bassin-de-Gaspé	3¼	429	Bateau-passeur à travers la baie de Gaspé.

N.B.—La distance entre les diverses localités le long des grandes routes provinciales, ainsi que ci-dessus, est celle pour laquelle ont fait généralement payer les voyageurs. La route ci-dessus est de 41¾ milles plus courte que celle par la Métapédiac et la baie des Chaleurs.

De Québec à Saint-Octave, ou Petit-Métis, par l'Intercolonial, la distance est de 218 milles à travers une contrée unie et bien établie.

De la station de chemin de fer du Petit Métis à la place d'eau de ce dernier endroit, la distance est d'environ 5 milles, et de là au village de Matane, d'environ 23 milles.

Depuis l'Anse-aux-Griffons le chemin continue à descendre jusqu'au phare du Cap Rosier,—distance de 9 milles, soit 427¾ milles en aval de Québec.

N° 7.—De Québec a Halifax, par le chemin de Métapédiac—Antérieur au prolongement du chemin de fer Intercolonial à partir de la Rivière-du-Loup en descendant.

Noms des localités.	Distance interm. en milles.	Distance totale, en milles, depuis		Observations.
		Québec.	Halifax.	
Québec—				
Québec	0	0	699	Route de la malle.
Rivière-du-Loup	126	126	573	Ch. de fer Intercolonial, 12½ milles plus long que le chemin le long de la rive sud du Saint-Laurent.
Rimouski	66	192	507	Chemin sur la rive sud du Saint-Laurent.
Sainte-Flavie	21	213	486	Extrém. nord du c. de Métapédiac sur le St-Laurent.
Emb. de la riv. Métapédiac	94½	307½	391½	Au confluent de la rivière Ristigouche.
Pointe de la Croix, ext. sud du ch. de Métapédiac.	15½	323	376	A la tête de la baie des Chaleurs.
Nouveau-Brunswick—				Rivière Ristigouche, borne entre Québec et le N.-B.
Campbellton	1	324	375	Bat.-pas., dep. la Pte. d. l. Croix, à trav. l'emb. de la Rist.
Dalhousie	16	340	359	Sur la baie des Chaleurs.
Belle-Dune	31	371	328	id.
Bathurst	23	394	305	id.
Chatham	46	440	259	Baie de Miramichi, golfe Saint-Laurent.
Richibouctou	40	480	219	Entrée est du détroit de Northumberland, golfe Saint-Laurent.
Shédiac	36	516	183	Sur id. id.
Coude-de-la-Petitcodiac	15	531	168	Sur la rivière se déchargeant dans la baie de Fundy.
Nouvelle-Ecosse—				
Amherst	44	575	124	Tête de la baie de Fundy, bras nord-ouest du bassin de Cumberland.
Truro		638	61	Tête de la baie de Cobequid, bras S. E. de la b. de Fundy
Halifax	61	699	0	Chemin de fer aboutissant à l'océan Atlantique.

Observation.—Les 126 milles par l'Intercolonial—autrefois le Grand-Tronc—comprennent un mille de passage d'eau entre Québec et la Pointe-Lévis, et 125 milles qu'il y a pour aller jusqu'à la station de chemin de fer de la Rivière-du-Loup.

De Campbellton à la rivière Saint-Jean, près de l'embouchure de la rivière Tobique, 132 milles. L'embouchure de la rivière Tobique se trouve à 11 milles en amont de la rivière de la Chute et à 27 milles en aval du Grand-Saut.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair, 2,530 milles géographiques = 2,910 milles statutaires. (*Voir* annexe n° 30, partie II.)

N° 8.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et Amherst.

Noms des localités.	Distance intermédiaire, en milles.	Distance totale, en milles, depuis		Observations.
		Québec.	Halifax.	
Québec—				
Québec	0	0	703	Grand-Tronc, maintenant l'Intercolonial, y compris passage d'eau.
Rivière-du-Loup	126	126	577	
Ligne provinciale	67	193	510	Chemin de Témiscouata.
Nouveau-Brunswick—				
Petit-Sault (Edmundston)	12	205	498	Près du confluent des rivières Madawaska et Saint-Jean.
Grand-Saut	38	243	460	Côté est de la rivière Saint-Jean.
Rivière-de la-Chute	33	276	427	Côté ouest id.
Woodstock	40	316	387	id. id.
Frédéricton	63	379	324	id. id.
Saint-Jean	66	445	258	Chemin de fer de la baie de Fundy—106 milles de long., de Saint-Jean à Shédiac.
Petitcodiac, sur le c. f. Shédiac	90	535	168	
Nouvelle-Ecosse—				
Amherst	44	579	124	Tête dn bras Nord-Ouest, ou Bassin de Cumberland, Baie de Fundy.
Truro	63	642	61	Tête du bras Sud-Est, ou baie de Cobequid, baie de Fundy.
Halifax	61	703	0	Ch. de fer dep. la baie de Fundy jusq. l'océan

N.B.—Du Petit-Saut au Grand-Saut, la rivière Saint-Jean constitue la borne entre le Maine et le Nouveau-Brunswick.

N° 9.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Saint André, Saint-Jean et Windsor, traversant la baie de Fundy.

Noms des localités.	Distances intermédiaires en milles.	Nombre de milles de		Observations.
		Québec.	Halifax.	
Québec—				
Québec	0	0	632	
Ligne provinciale	193	193	439	
Nouveau-Brunswick—				
Woodstock	123	316	316	Le chemin de fer aboutit au côté N. de la baie de Fundy.
Saint-André	88	404	228	
Saint-Jean	63	467	165	Côté nord de la baie de Fundy.
Nouvelle-Ecosse—				
Windsor	120	587	45	En montant la B. de Fundy par bat. à vap.
Halifax	45	632	0	Ch. de fer dep. la B. de Fundy jus. l'océan.

N° 10.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et Annapolis, traversant la baie de Fundy.

Québec—				
Québec	0	0	630	
Nouveau-Brunswick—				
Frédéricton	379	379	251	
Saint-Jean	66	445	185	Côté nord de la baie de Fundy.
Nouvelle-Ecosse—				
Annapolis	59	504	126	Côté sud do
Windsor	81	585	45	do do
Halifax	45	630	0	Ch. de fer dep. do jusqu'à l'océan.

La distance de 126 milles depuis Québec jusqu'à la station de chemin de fer à la Rivière-du-Loup, comprend un mille de passage d'eau entre Québec et la station de chemin de fer à la Pointe-Lévis.

N° 11.—De Québec à Saint-André, baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut et Woodstock.

Noms des localités.	Distances intermédiaires en milles.	Distance totale, en milles.	Observations.
De Québec à la Rivière-du-Loup, par le bateau-passeur et l'Intercolonial, autrefois le Grand-Tronc	126	126	1 mille de passage d'eau. de Québec à la Pointe-Lévis, 125 milles de chemin de fer à travers un pays bien établi. Service quotidien.
De la Rivière-du-Loup, par le chemin de Témiscouata, aux lignes entre Québec et le Nouveau-Brunswick	67	193	Les ¾ du chemin de Témiscouata sont généralement de niveau ou onduleux ; ¼ est accidenté, mais les pentes ne dépassent pas de 1 dans 10 à 1 dans 12; la population est clair-semée dans le pays que traverse le chemin.
De la ligne provinciale à Edmundston ou Petit-Saut, sur la rivière Saint-Jean près la frontière de l'Etat du Maine	12	205	Bonne route de niveau le long de la rivière Madawaska, à travers une population acadienne, clair-semée sur les deux rives.
Du Petit-Saut au Grand-Saut, côté est de la rivière Saint-Jean	38	243	Du Petit-Saut au Grand-Saut la rivière Saint-Jean forme la ligne frontière entre l'Etat du Maine et le Nouveau-Brunswick. Les deux rives sont densément peuplées d'Acadiens.
Du Grand-Saut à la Rivière-de-la-Chute, côté ouest de la rivière Saint-Jean	33	276	Bien établi ; la route est de 3 à 5 milles de la frontière américaine.
De la Rivière-de-la-Chute à Woodstock, côté ouest de la rivière Saint-Jean	40	316	La Rivière-de-la-Chute est à 3 milles de la frontière ; la route traverse Florenceville à 15 milles, de là à Woodstock à 25 milles. Woodstock est à 11 milles de la frontière.
De Woodstock à la Rivière-aux-Anguilles, côté ouest de la rivière Saint-Jean	13	329	De Woodstock, où le pays est bien établi jusqu'au Petit-Saut, le reste de la distance jusqu'à Saint-André est parcouru par un chemin de fer.
De la Rivière-aux-Anguilles à la Baie-du-Chêne, côté ouest de la rivière St-Jean.	62	391	
De la Baie-du-Chêne au Havre-Saint-André, baie de Fundy	13	404	
De Québec à Saint-André, baie de Fundy, par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut et Woodstock	404		

Sur un parcours considérable, spécialement le chemin conduisant directement à Saint-André, cette route est de 3 à 11 milles à l'est de la frontière américaine.

Il y a un fort américain, appelé Fairfield, à l'intersection des deux routes de traverse conduisant à Restook et Tobique, toutes deux sur la rivière Saint-Jean, à 5½ milles de la frontière américaine. Tobique est situé à 61 milles et Restook à 55 milles plus bas que le terminus du chemin de Témiscouata, à la ligne provinciale.

N° 12.—De Québec a Saint-Jean, baie de Fundy, N.-B., par le chemin Témiscouata, le Grand-Saut, Woodstock et Frédéricton.

Noms des localités.	Distance intermédiaires en milles.	Distance totale en milles.	Observations.
De Québec à la Rivière-du-Loup, par bac à vapeur et l'Intercolonial	126	126	(Pour la description du chemin, *voir* les *observations* dans la table des distances entre Québec et Saint-André.)
De la Rivière-du-Loup, par le chemin Témiscouata, jusqu'à la ligne entre Québec et le Nouveau-Brunswick	67	193	
De la ligne provinciale à Edmundston ou Petit Saut, sur la rivière Saint-Jean, près de la frontière, Etat du Maine	12	205	
Du Petit-Saut au Grand-Saut, sur le côté est de la rivière Saint-Jean.	38	243	
Grand-Saut à la Rivière-de-la-Chute, sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean.	33	276	
De la Rivière-de-la-Chute à Woodstock, do do	40	316	
De Woodstock à Frédéricton, sur le côté sud de la rivière Saint-Jean	63	379	Entre Frédéricton et Saint-Jean, il est, dit-on, préférable de voyager sur la glace de la rivière Saint-Jean, dont les deux rives sont très peuplées.
De Frédéricton à Saint-Jean	66	445	
De Québec à Saint-Jean, baie de Fundy, par le chemin Témiscouata, Woodstock et Frédéricton	445		

De Saint-Jean, on peut se rendre à Halifax en 2½ ou 3 jours, *viâ* Annapolis et Windsor, savoir: par le bac à vapeur, qui traverse la baie de Fundy, à Annapolis, en 4 heures; de là à Windsor, en deux jours, par diligence; de là à Halifax, en 2 ou 3 heures, par voie ferrée. De Saint-Jean, on peut aussi se rendre à Halifax en 13 heures: par steamer jusqu'à Windsor, 120 milles en 10½ heures, en remontant la baie de Fundy, et de Windsor à Halifax, par voie ferrée, 45 milles en 2½ hrs.

N° 13.—QUÉBEC A SAINT-JEAN, baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, par le chemin Témiscouata, le Grand-Saut, Woodstock et Saint-André.

Noms des localités.	Distance intermédiaires en milles.	Distance totale en milles.	Observations.
De Québec à la Rivière-du-Loup, par le chemin de fer Intercolonial	126	126	(Pour la description du chemin, *voir* les *observations* dans la table des distances entre Québec et Saint-André.)
De la Rivière-du-Loup, par le chemin de Témiscouata, à la ligne entre Québec et le N.-Brunswick.	67	193	
De la ligne provinciale à Edmunston ou Petit Saut, sur la rivière Saint-Jean, près de la frontière de l'Etat du Maine	12	205	
Du Petit-Saut au Grand-Saut, sur le côté est de la rivière Saint-Jean	38	243	
Du Grand-Saut à la Rivière-de-la-Chute, sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean	33	276	
De la Rivière-de-la-Chute, par Florenceville à Woodstock, sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean	40	316	
De Woodstock à la Rivière-à-l'Anguille, sur le côté ouest de la rivière Saint-Jean	13	329	
De la Rivière-à-l'Anguille à la Baie du Chêne	62	391	
De la B.-du-Chêne au h. de St-André, B. de Fundy.	13	404	
Du havre de St-André à celui de St-Jean do	63	467	
De Québec à St-Jean, baie de Fundy, par le chemin Témisc., le Grand-Saut, Woodstock et St-André.	467		

OBSERVATIONS RELATIVES AUX ROUTES ET HAVRES DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

En consultant les tableaux des distances ci-dessus, portant les numéros 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24, on verra que la voie la plus courte, de Québec aux bords de la mer est celle du chemin de Témiscouata jusqu'à Saint-André, dans la baie de Fundy, dont le parcours total est de 404 milles.

Les havres de Saint-André et de Saint-Jean sont accessibles en toute saison aux navires de n'importe quel tonnage. Le havre de Saint-Jean, aussi dans la baie de Fundy, est bien pourvu de quais et jetées en eau profonde. Il est à 63 milles à l'est de celui de Saint-André. A ce dernier port, où les quais ne sont pas en eau profonde, les navires sont forcés de mettre à l'ancre à un mille ou un mille et demi du rivage, et les passagers de débarquer à mi-marée, dans des chalands.

Le chemin de fer est terminé depuis Saint-André jusqu'au chemin de Woodstock, distance de 88 milles. A 11 milles de Saint-André, la voie ferrée passe à 8 milles de la ville américaine de Calais et de la ville anglaise de Saint-Stephen. En été, les navires peuvent aller en tout temps de Calais à Saint-Stephen.

Ci-suivent les chemins de traverse les plus importants qui conduisent de l'Etat du Maine au Nouveau-Brunswick :—

1°—De la ville de Holton à Woodstock..... 11 milles.
(Le chemin de fer de Saint-André passe à 6 milles de Holton et à 5 de Woodstock.)

2°—De la ville de Presqu'Ile à Florenceville. ..... { 26 milles en haut de Woodstock..... / 47 milles en bas du Grand-Saut..... } 9 "

3°—Du Fort Fairfield à Tobique... { 25 milles en bas du Grand-Saut..... / 48 milles en haut de Woodstock..... } 5½ "

4°—Du Fort Fairfield à l'embouchure de Restook..... { 54 milles en haut de Woodstock..... / 19 milles en bas du Grand-Saut..... } 5½ "

Sur la rivière Saint-Jean, à 20 milles au-dessus du Petit Sault et à l'embouchure de la rivière Fish, se trouve le Fort Kent, dans l'Etat du Maine.

N° 14.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

—	Distances intermédiaires.	Distances depuis Québec.	—
	milles.	milles.	
De Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De Moncton à Truro, N.-E.....	125	625	do
De Truro à Halifax, N.-E.....	62	687	do
De Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De Moncton à Saint-Jean, N.-B.....	89	589	do
De Québec à Moncton, N.-B.....	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De Moncton à la Pointe-du-Chêne, N.-B.....	18	518	do
De la Pointe-du-Chêne à Summerside, I P.-E...	35	553	Cie de navigat. de l'I.P.-E., vapeurs.
De Summerside à Charlottetown, I.P.-E.....	49	602	Chemin de fer de do
De Québec à Truro, N.-E.....	625	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De Truro à New-Glasgow, N.-E.....	43	668	Embranchement de Pictou.
De New-Glasgow à Pictou, N.-E.....	9	677	do do
De Pictou, N.E., à Charlottetown, I.P.-E.....	50	727	Cie de navigation de l'I.P.-E.
De Québec à New-Glasgow, N.-E.....	668	.....	Ch. f. Intercol. et un emb. de Pictou.
De New-Glasgow au détroit de Canso.....	80	748	Ch. de fer des comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B.....	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N° 15.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	milles.	milles.	
De Québec à la Rivière-du-Loup	126	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
D'Edmundston à Frédéricton	152	358	Chemin de fer du Nouv.-Brunswick.
De Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	380	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	426	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.E.	276	702	Chemin de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	380	.....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonct. de Frédéricton à la jonct. de McAdam	40	420	Chemin de fer Saint-Jean et Maine.
do McAdam à Saint-André	44	464	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	455	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De Québec à Edmundston	206	.....	Ainsi que ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.B.	120	326	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction de McAdam	51	377	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	86	463	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	44	421	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	412	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canada.

—	Distances intermédiaires.	Distances de St-Jean.	—
	milles.	milles.	
De St-Jean, N.-B., à Digby, N.-E.	42	.....	Bat. à vap. pr. trav. la Baie de Fundy.
De Digby à Annapolis	18	60	Bat. à vap. pr. trav. la Baie de Fundy.
D'Annapolis à Halifax	130	190	Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

N° 16.—DISTANCES depuis Prince-Arthur's-Landing (lac Supérieur) jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Prince-Arthur's-Landing à Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Prince-Arthur's-Landing, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Prince-Arthur's-Landing (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 433 milles. (*Voir* tableau suivant.)

N° 17.—DISTANCES depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Winnipeg, et de là vers l'ouest, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Noms des localités.	Milles statutaires.
De P. A. Landing en allant vers l'ouest	
Prince-Arthur's-Landing	0
Fort-William	6
Murillo	17½
Londer	28
Finmark	38
Buda	49
Norland	57
Linkoping	67
Port-Savanne	77
Upsola	86½
Carlstadt	97
Rivière-du-Pont	103½
Rivière-des-Anglais	118½
Martin	127
Bonheur	137
Falcon	147
Ignace	157
Butler	162½
Raleigh	177
Taché	187
Burle	197
Wabigon	201½
Barclay	217
Oxdrift	227
Rivière-de-l'Aigle	232½
Vermilion	242
Gilbert	252
Parrywood	262
Cormack	272
Slikameg	282
Rossland	292
Portage-du-Rat	298½
Keewatin	301½
Ostersund	309
Kalmar	321
Ingolf	329
Lac-Travers	335
Telford	339½
Rennie	349
Darwin	359
Whitemouth	369½
Shelley	378
Monmouth	388
Beauséjour	397
Tyndall	404
Colville-Landing	407
Selkirk	410
Winnipeg	433
De Winnipeg, en allant vers l'ouest—	
Winnipeg	0
Winnipeg-Ouest	7·8
Rosser	15·1
Prairies	22·2
Marquette	29
Reaburn	35·2
Pointe-aux-Trembles	40·5
Portage-la-Prairie	56
Burnside	63·5
Bagot	71
McGregor	79
Austin	84·6
Sidney	92·8

Noms des localités.	Milles statutaires.
De Winnipeg, en all. vers l'ouest—*Suite*	
Melbourne	98·5
Carberry	105·7
Sewell	114·3
Douglas	121·8
Chater	127·5
Brandon	132·6
Alexander	148·7
Griswold	157
Lac-du-Chêne	165·5
Virden	180·2
Hargraves	188·3
Elkhorn	196·8
Fleming	211·1
Moosomin	219·3
Red-Jacket	226·5
Wapella	235·4
Burrows	243·1
Whitewood	249·4
Percival	256·3
Broadview	263·8
Oakshela	271·3
Grenfell	279·1
Summerberry	286·6
Wolseley	294·3
Sintaluta	302·2
Indian-Head	312·2
Qu'Appelle	323·8
McLean	332·2
Cassils	341·3
Pilot-Butte	348·1
Régina	356·6
Grande-Coulée	366
Pense	373·4
Belle-Plaine	381·2
Pasqua	390·2
Mâchoire-d'Orignal	398·3
Boharm	406·4
Caron	414·4
Mortlach	423·4
Parkbeg	432·6
Secretan	443·0
Chaplin	451·9
Ernfold	461·3
Morse	471·7
Herbert	480·5
Rush-Lake	489·1
Waldeck	499·9
Swift-Current	510·8
Section d'Emerson—	
Winnipeg	0
Jonction de Winnipeg	1·5
Saint-Boniface	3
Saint-Norbert	12
Niverville	23·5
Otterburne	31
Dufrost	40
Armand	48
Dominion-City	56
Emerson	66
Saint-Vincent	68
Total des distances, C. C. P.	1011·8

NOTE.—Pour ce qui est des chemins de fer dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, *voir* partie IV, annexe n° 30.

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Progressiv's	Lignes complètes	Date de leur établissement.
		milles.	milles.	milles.	
Terreneuve.					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14	.....	14	
Section du Cap-Breton.					
Meat Cove	Baie d'Achepé	10½	.....	.....	7 nov. 1880. 1er août 1882.
Baie d'Achepé	Havre O'Neil (mais. ½ chemin)	15	25½	.....	
Havre O'Neil	Baie Nord d'Iganiche	9	34½	.....	1er avril 1882.
Baie Nord d'Iganiche	Havre d'Ingonish	10½	45	.....	
Havre-d'Iganiche	Havre de McLennan	23	68	.....	
Havre-de-McLennan	Sainte-Anne (Baie Sud)	19	87	.....	
Havre-de-Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100	.....	1er janv. 1882.
Baddeck	Englishtown	6	106	.....	19 juillet 1882.
Englishtown	Anse-de-Kelly	2	108	.....	
Anse-de-Kelly	Grand-Bras-d'Or (½ mille de câble)	6	114	.....	
Grand-Bras-d'Or	Sydney-Nord	12½	126½	.....	7 nov. 1880.
	Ligne terrestre 126 Câble 0½	.....	.....	126½	
Iles de la Madeleine.					
Amherst	Phare d'Amherst	9	.....	.....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst	Village de l'Etang-du-Nord	15	24	.....	1er déc. 1881.
Village de l'Etang-du-Nord	Phare de l'Etang-du-Nord	1	25	.....	id.
Phare de l'Etang-du-Nord	H. aux-Maisons ($\frac{14}{100}$ mille de câble)	8	33	.....	id.
Havre-aux-Maisons	Ile de Wolfe	28½	61½	.....	25 sept. 1881.
Ile de Wolfe	Grosse-Ile	11	72½	.....	17 août 1880.
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½	.....	18 février 1882.
id.	R. aux Oiseaux (tout câble)	18¼	101¾	.....	20 août 1881.
id.	Meat-Cove id.	55	156¾	.....	7 nov. 1880.
	Lignes terrestres 83⅜ Câble 73⅜	.....	.....	156¾	
Pointe Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.					
Lingan	Pointe Basse	5	.....	5	1er août 1881.
Section de la Nouvelle-Ecosse.					
Dartmouth	.....	0	.....	.....	
Musquodoboit	.....	28½	28½	.....	
H. au N., *vid* An. aux Moules	.....	23½	52	.....	
Tangier	.....	20½	72½	.....	
Sheet-Harbour	.....	18	90½	.....	
Havre-du-Castor	.....	10	100½	.....	
Liscomb	.....	36	136½	.....	
Sherbrooke	.....	11½	148	.....	
Havre-d'Isaac	.....	36	184	.....	
Anse-de-Manthorn	.....	3	187	.....	
Torbay	.....	10	197	.....	
Whitehaven-Loop	.....	11	208	.....	
			.....	208	

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	Progressiv's	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
BAIE DE FUNDY.					
Section de Campo-Bello, N.B.		milles.	milles.	milles.	
East-Port, Maine	Welchpool (1⅞ mille de câble)	2⅜	.....	.....	
Welchpool	Cable Hut (anse de la Liberté)	7½	.....	.....	
			.....	9⅞	
Section du Grand-Manan.					
Anse-de-la-Liberté	Cable Hut (L. Remous) câble.	7¼	.....	.....	
Long-Remous	Anse-de-Flagg	3	10¼	.....	
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward	6	16¼	.....	
Anse-de-Woodward	Grand-Havre	2	18¼	.....	
Grand-Havre	Anse-au-Lonp-Marin	4½	22¾	.....	
Anse-au-Loup-Marin	Southern-Head	5½	28¼	.....	
			.....	28¼	
	Lignes terrestres..... 29				
	Câbles..... 9⅛				
Anticosti.	38⅛				
Bassin-de-Gaspé	L'Anse à Fougère	28	.....	.....	16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	44¼	72¼	72¼	
Baie-aux-Renards	Pointe-Heath	23	.....	.....	11 août 1881 ; 20 juillet 1881.
Pointe-Heath	Pointe-Sud	32½	55½	.....	27 id. 1881.
Pointe-Sud	Creek-Shallop	17½	73	.....	7 id. 1881.
Shallop-Creek	Lac-Salé	52½	125½	.....	19 octob. 1881.
Lac-Salé	Pointe Sud-Ouest	15	140½	.....	18 id. 1880.
Pointe-sud-ouest	Rivière-Jupiter	7	147½	.....	
Rivière-Jupiter	Rivière-de-la-Loutre	17½	165	.....	
Rivière-de-laLoutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187	.....	
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-de-l'Aigle (baie-Ellis)	10	197	.....	
Cap-de-l'Aigle	Pointe-Ouest	14	211	.....	1er août 1881.
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais	3	214	.....	1er juill. 1882
			.....	214	
	Lignes terrestres..... 242				
	Câble..... 44¼				
		.....	.....	286¼	
Rive Sud du Saint-Laurent.					
Grand-Métis (Subventionnée par le gouvernement—la Cie de télégr. *Great North Western*)	Bassin-de-Gaspé	206	.....	.....	

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	Progressives.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Rive nord du Saint-Laurent.					
Malbaie	Saint-Fidèle	10	10	.....	23 juillet 1881.
Saint-Fidèle	Saint-Siméon	11	21	.....	
Saint-Siméon	Anse-du-Portage	23	44	.....	
Anse-du-Portage	Tadoussac (1¼ mille de câble à trav. l'emb. du Saguenay)	2	46	.....	7 nov. 1881.
Tadoussac	Bergeronnes	15	61	.....	
Bergeronnes	Escoumains	12	73	.....	
Escoumains	Sault-au-Mouton	16	89	.....	
Sault-au-Mouton	Village de Portneuf	11½	100¼	.....	Octobre 1882.
Village Portneuf	Phare id.	9	109¼	.....	
Phare de id.	Sault-au-Cochon	7	116¼	.....	
Sault-au-Cochon	Betsiamits	31	147¼	.....	
Betsiamits	Pointe-aux-Outardes	12	159¼	.....	
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	174¼	.....	Projetée.
Manicouagan	Rivière-Godbout	27	201¼	.....	
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	12	213¼	.....	
Pointe-des-Monts	Sept-Iles	68	281¼	.....	
Sept-Iles	Rivière-Moisy	19	300¼	.....	
Rivière-Moisy	Rivière-Chaloupe	45	345¼	.....	
Rivière-à-la-Chaloupe	Poste-de-Mingan	50	395¼	.....	
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	413¼	.....	
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	477¼	.....	
Nataskouan	Tshikaska	18	495¼	.....	
Tshikaska	Wapitagum	42	537¼	.....	
Wapitagum	Mecatina	33	570¼	.....	
Mécatina	Shecatica	50	620¼	.....	
Shécatica	Bonne-Espérance	49	669¼	.....	
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24	693¼	.....	
	Lignes terrestres..... 692¼ milles.				
	Câble 1¼				
		.....	.....	693¼	

10 *a*—56

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	Progressives.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Chicoutimi.					
Baie-Saint-Paul	Saint-Urbain	9		.....	1er sept. 1881.
Saint-Urbain	Petit Lac Ha! Ha!	37	46	.....	
Petit Lac Ha! Ha!	Saint-Alexis	31½	77½	.....	
Saint-Alexis	St-Alphonse-de-Bagotville	3	80½	.....	
St-Alphonse-de-Bagotville	Chicoutimi	11¼	92	.....	
	Ligne terrestres	.....	.....	92	
Lignes dans le Nord-Ouest.					
Prince-Arthur's-Landing	Fort-William	6	.....	.....	
Fort-William	Murillo	11½	17½	.....	
Murillo	Buda	31½	49	.....	
Buda	Upsola	37½	86	.....	
Upsola	Rivière-du-Pont	17	103½	.....	
Rivière-du-Pont	id. des-Anglais	15	118½	.....	
id. des-Anglais	Butler	44	162½	.....	
Butler	Wabigon	39	201½	.....	
Wabigon	Rivière-de-l'Aigle	31	232½	.....	
Rivière-de-l'Aigle	Portage-du-Rat	66	298½	.....	
Portage-du-Rat	Telford	41	339½	.....	
Telford	Whitemouth	30	369½	.....	
Whitemouth	Selkirk	40½	410	.....	
Selkirk	Winnipeg	23	433	.....	
				433	1878.
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle	17	.....	.....	
Fort-Qu'Appelle	Buttes-du-Tondre	46	63	.....	
Buttes-du-Tondre	Humbolt	78	141	.....	
Humbolt	Saskatchewan	55	196	.....	
Saskatchewan	Battleford	85	281	.....	
Battleford	Méridien	84	365	.....	
Méridien	S'entier Victoria	80	445	.....	
Sentier Victoria	Lac-au-Foin	56	501	.....	
Lac-au-Foin	Fort-Edmonton	36	537	.....	
				537	
	Total, lignes terrestres	.....	.....	970	

NOTE.—Une ligne intermédiaire de (323·8 milles), possédée et exploitée par la cie. du chemin de fer canadien du Pacifique, relie Winnipeg à la station du chemin de fer Qu'Appelle.

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU de télégraphes et de câbles actuellement entretenus par le gouvernement fédéral—676½ milles, soit 79½ milles de moins que par la route de 1880.

CONSTRUITS.

Localités. De	Localités. A	Date de la construction.	Milles.
COLOMBIE-BRITANNIQUE.			
Lignes terrestres de l'île Vancouver—			
Victoria	Baie du Départ	1878	74½
Nanaïmo	Valdès	1881	15
Câbles du détroit de Géorgie—			
Traverse du Bras Saanich		1878 et 1881	2
id. de l'île Gabriola		1881	1
Ile Valdès	Pointe-Gray	1881	20
Lignes terrestres, Col.-Britan., continent—			
Pointe-Gray	Granville	1881	15
Granville	New-Westminster	1881	11½
New-Westminster	Matsqui (câble non compris)	1864 et 1881	35½
Matsqui	Creek-de-la-Cache id	1864 et 1878	181
Creek-de-la-Cache	Barkerville, Cariboo	1865 et 1878	272½
id.	Kamloops	1878	48
Trav. de la riv. Fraser, 2 câbles ½ mille chac.		1881	½
	Nombre total de milles		676½

Plus un fil additionnel entre New-Westminster et la frontière des Etats-Unis, à 8 milles de Matsqui.

Ligne terrestre	653	
Câbles	23½	
		676½

MÉM.—La route de 1864 que suivait la ligne terrestre, ainsi que le câble par l'île de San-Juan, a été définitivement abandonnée à la fin de 1880, en faveur de celle de Valdès à la Pointe Gray.

New-Westminster est devenu la station de transmission de la compagnie de télégraphe *Western Union*; mais, pour les fins de la vérification, on la désigne sous le nom de " Sumas."

Une correspondance alternative sous-marine par Victoria, l'île Vancouver et la Pointe-Angelos, territoire de Washington, sera probablement établie pendant l'année 1883.

N° 18.—RÉSUMÉ indiquant la proportion des lignes télégraphiques terrestres et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

—	Distances en milles.				Grand total.
	Lignes intermédiaires.		Lignes progressives.		
	Terrest.	S.-marin	Terrest.	S.-marin	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove	126	½	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée)	208	.....	334	½	.....
De la Pointe-Basse à Lingan	5	.....	339	½	339½
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy	29	9⅛	29	9⅛	38⅛
Québec—					
Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin-de-Gaspé; Bureau de la Cie de télégraphe *Great North-Western*	206	.....	.....	.....	.....
Iles de la Madeleine	83⅜	73⅜	289⅜	.....	.....
Ile d'Anticosti	242	44¼	531⅝	117⅝	.....
Ligne de la rive Nord	146¼	1¼	677⅝	118⅞	.....
Chicoutimi	92	.....	769⅝	.....	888½
Nord-Ouest	970	.....	970	.....	970
Colombie-Britannique	653	23½	653	23½	676½
	2,774⅝	152	.....	.....	2,926⅝

N° 19.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais, en 1881.

—	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
Iles Britanniques	121,115	36,100,000
Gibraltar	.....	23,991
Heligoland	.....	2,001
Malte et Gozo	117	149,782
En Asie—		
Inde anglaise (y compris les Etats indépendants)	1,558,254	254,000,000
Ceylan	24,702	2,758,166
Etablissements des détroits (Singapore, etc.)	1,440	350,000
Aden (y compris l'île Périm)	70	35,163
Hong-Kong	32	160,402
Ile Labuerne	30	6,000
En Afrique—		
Rivière Gambie	21	14,150
Sierra-Leone	468	60,546
Colonie de la Côte-d'Or	16,620	520,000
Lagos	75,270	.....
Colonie du Cap	240,110	1,249,824
Natal	18,750	361,537
Ile Maurice et ses dépendances (Rodriguez, etc)	704	359,419
Ile de l'Ascension	35	.....
Ile Sainte-Hélène	47	5,059
Dans l'Amérique du Nord—		
Puissance du Canada	3,470,392	4,324,810
Terreneuve	40,200	161,389
Honduras anglais ou Belise	6,500	27,452
Jamaïque	4,256	580,804
Iles Bahama	5,794	43,521
Trinidad et autres îles des Indes Occidentales	3,287	989,059
Iles Bermudes	41	14,434
Dans l'Amérique du Sud—		
Guiane anglaise	85,000	252,186
Iles Falkland	4,740	1,543
Dans l'Océanie—		
Nouvelles-Galles du Sud, Australie	310,937	750,000
Victoria do	87,884	862,346
Queensland do	668,224	213,525
Australie méridionale	903,690	279,865
Australie occidentale	975,824	30,200
Tasmanie	26,215	115,705
Nouvelle-Zélande	106,260	489,993
Total, empire britannique dans tout l'univers	8,757,029	305,292,872

N° 20.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

—	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recensement.	Population par mille carré.
Empire britannique	8,757,029	305,292,872	34·7
do russe	8,325,293	100,038,342	12·0
do chinois	4,540,000	250,000,000	55·0
Etats-Unis	3,002,852	52,152,866	17·3
Empire brésilien	3,288,000	10,200,000	3·1
République française	204,096	37,672,048	184·5
do allemand	208,744	45,194,177	216·5
Espagne (y compris les colonies)	320,975	24,914,000	77·6
Italie	114,408	28,459,451	248·7

N° 21.—Population et étendue approximative du globe.

—	Superficie.	Population en 1868.
	Milles car. angl.	
Europe	3,807,195	290,000,000
Asie	17,805,146	767,000,000
Afrique	11,647,428	103,000,000
Amérique du Nord	13,542,400	53,000,000
Amérique du Sud		27,000,000
Océanie	3,347,840	30,000,000
Total	50,150,009	1,270,000,000

1. *Voir* annexe n° 45½ pour la population du globe jusqu'en 1880 et 1882.
2. Pour ce qui est du tableau n° 21, *voir* carte mercantile du Monde, Mercator.

ANNEXE No 30.

PARTIE IV.

SERVCIE POSTAL PAR CHEMINS DE FER

AU

CANADA.

ROUTES POSTALES, ETC.

DANS

LE MANITOBA, LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

EXTRAITS DU RAPPORT DU MAITRE GÉNÉRAL DES POSTES POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

ANNEXE No 30.

PARTIE IV.

TABLES

DES DISTANCES, ETC., DU SERVICE POSTAL PAR CHEMINS DE FER EN CANADA, ET DU SERVICE POSTAL PAR TERRE ET PAR EAU DANS LE MANITOBA, LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

N° 1. Service postal par chemins de fer.

2. Etat indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque ligne de chemin de fer, au Canada, le 1er novembre 1882.

3. Service postal par chemin de fer entre la baie du Tonnerre, le lac Supérieur et Régina.

4. Service postal de Fort-Walsh, Fort-McLeod et Calgary. Communication avec les bureaux américains les plus rapprochés, et frais de transport.

5. Arrangements projetés pour le transport des malles entre Régina et le Terminus Occidental, Fort-McLeod et Calgary, Fort-Walsh et le Ruisseau-de-Erables.

6. Etablissements sur le parcours de la route entre Calgary, Morleyville, Fort-McLeod et Edmonton.

7. Développement du Manitoba et du Nord-Ouest.

8. Tableau statistique démontrant la croissance rapide des nouveaux établissements au Manitoba et au Nord-Ouest.

9. Notes relatives à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

10. Portions du chemin de fer canadien du Pacifique actuellement terminées.

11. Moyen de transport des voyageurs et des marchandises sur les rivières et les lacs du Manitoba et du Nord-Ouest.

12. Comptoirs de la Baie d'Hudson.

13. Observation concernant le service postal dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

14. Transport des malles par terre dans la Colombie-Britannique.

15. Transport des malles par vapeurs et voiliers dans la Colombie-Britannique.

16. Chemin de fer canadien du Pacifique. Distances entre les stations.

17. Chemin de fer canadien du Pacifique. Complété et en opération.

18. Tableau des distances entre les ports américains et canadiens et Winnipeg, par Chicago et le chemin du Pacifique canadien.

19. Tableau comparatif des distances depuis Montréal, New-York et Liverpool, jusqu'à San-Francisco, Port-Moody et jusqu'à Yokohama, Japon, sur l'océan Pacifique, par les chemins de fer des Etats-Unis et le chemin de fer canadien du Pacifique.

SERVICE POSTAL PAR CHEMINS DE FER EN CANADA.

N° 1.—Depuis novembre 1881, 762½ milles de chemin de fer, sur lesquels se transportent les malles, ont été mis en service, savoir :—

Nom du chemin de fer.	Points extrêmes des étendues de voies mises en service depuis novembre 1881.	Milles.	Total milles.
Québec et lac Saint-Jean	Québec et Saint-Raymond	.....	35
Québec et Montréal (rive nord)	Trois-Rivières et embranchem. des Grandes-Piles	.....	29
Midland	Jonction nord de Hastings et Peterboro	.....	51
Canada Atlantique	Ottawa et station du Coteau	.....	78
Baie de Quinté	Jonction du Grand-Tronc et Desoronto	.....	4
Credit-Valley	Toronto et Saint-Thomas	121	
	Jonction de Streetsville et Elora	75	
	Orangeville et Church's-Falls	8	
			204
Grand-Tronc	Palmerston et Durham	26½	
	Stratford et Wiarton	105	
			131½
Canadien du Pacifique, division Ouest.	Winnipeg et Portage-la-Prairie (ligne directe)	56	
	Brandon et Régina	223¾	
	Lac-la-Croix et Portage-du-Rat	38½	
		318¼	
	A déduire—Service discontinué, la ligne entre Stonewall et le Portage-la-Prairie	48½	
			269¾
			802¼
A déduire—			
Comté de Prince-Edouard	Picton et Trenton, discontinué	32	
Canadien du Pacifique, division Est.	Erreur dans le rapp. de l'année dernière, distance entre Pembroke et Mattawa indiquée de. 101¾ / Distance réelle 94	7¾	
			39¾
	Total	.....	762½

N° 2.—ETAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque chemin de fer en Canada, le 1er novembre 1882.

Nom du chemin de fer	Nombre de milles de chemin de fer.	Service quotidien par les bureaux ambulants		Service quotidien dans des sacs confiés aux employ. des compag.
		Nombre de bureaux ambulants.	Parcours en milles.	Parcours en milles.
Intercolonial	839	9	2,460	668
Halifax et Cap-Breton	81	1	162	.....
Halifax et Annapolis	116	1	260	142
Comtés de l'Ouest	67	1	134	.....
Spring-Hill et Parrsboro'	32	.....	.....	64
Ile du Prince-Edouard	196½	1	98¼	418½
Albert	45	.....	.....	90
Embranchement d'Elgin	14	.....	.....	28
Saint-Jean et Maine	91	2	364	91
Embranchement de Frédéricton	23	.....	.....	138
Nouveau-Brunswick et Canada	118	.....	.....	236
Embranchement de Chatham	9	.....	.....	72
Québec et lac Saint-Jean	35	.....	.....	70
Grand-Tronc	1,906¼	27	4,995¾	3,786¼
Québec et Montréal (rive nord)	191	2	346	404
Laurentides	15	.....	.....	30
Québec-Central	139	2	278	.....
International	69	1	138	.....
Vallée de Massawippi	38	1	76	68
Sud-Est	172	3	358	.....
Vermont-Central	91	2	182	100
Atlantique du Canada	78	.....	.....	78
Saint-Laurent et Ottawa	54	1	108	22½
Canadien du Pacifique (division Est)	396½	6	897	492½
Kingston et Pembroke	61	1	122	.....
Baie de Quinté	4	.....	.....	24
Midland	436½	5	650	508
Nord et Nord-Ouest	382¼	6	764½	300½
Toronto, Grey et Bruce	191½	2	390	174
Welland	25	1	100	.....
Credit-Valley	204	.....	384	16
Sud du Canada	338¼	3	601	89½
Canadien du Pacifique (division Ouest)	579¼	3	496½	798
	7,038	81	14,365	8,908¾

SERVICE POSTAL AU MANITOBA ET LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

N° 3.—Service postal par chemins de fer entre la baie du Tonnerre, le lac Supérieur et Régina. Le service postal se fait aujourd'hui sur 877 milles de chemin de fer, sav. :—

Route.	Distance parcourue en chemin de fer (milles.)	Service quotidien des bur. ambulants.			Service quotidien aux soins des employés du chemin de fer.
		Nombre des bureaux ambulants.	Nombre de courriers sur chemins de fer.	Nombre de milles parcourus.	
Entre Portage-du-Rat et la baie du Tonnerre....	300	.....	.....	.....	300
do Winnipeg...	136	.....	.....	.....	272
Stonewall do ...	20	.....	.....	.....	40
Saint-Vincent do ...	65	1	3	130	130
Verdun et Régina.....	180	.....	.....	.....	352
do et Winnipeg.....	176	2	3	360	.....
Total.....	877	3	6	490	1,094

N° 4.—Service postal de Fort-Walsh, Fort-McLeod et Calgary. Communication avec les bureaux américains les plus proches, et frais de transport. Les courriers font le voyage tous les 10 jours.

Entre.	Distance en milles.	Journées de route.	Frais par année.
			$ cts.
Assiniboine et Fort-Walsh.....	160	5	5,000 00
Benton et Fort-McLeod.....	220	6	6,000 00
Fort-McLeod et Calgary.....	100	3	2,400 00
Total.....	480	.....	13,400 00

Partant de chaque extrémité de leur course les 5, 15 et 25 de chaque mois.

Un tiers de la dépense du service est payé par la police à cheval, un tiers par le gouvernement du Nord-Ouest, et un tiers par le département des affaires des sauvages.

N° 5.—ARRANGEMENTS projetés pour le transport des malles entre Régina et le Terminus de l'ouest, Fort-McLeod et Galgary, Fort-Walsh et le Ruisseau-de-l'Erable.

Entre	Distance en milles.	Jours de voyage.	Coût par année.
			$ cts.
Régina et le Terminus de l'Ouest (c'est-à-dire, pour cet hiver, le Ruisseau-de-l'Erable) en chemin de fer	245	1	*6,134 80
Terminus de l'Ouest et Fort-McLeod	190	5	3,000 00
Fort-McLeod et Calgary	100	3	2,000 00
	535	.....	11,134 80

* Service quotidien.

Quand la voie aura passé la rivière des Sept-Personnes, 60 milles à l'ouest du Ruisseau-de-l'Erable, le service se fera comme suit:

Entre	Distance en milles.	Jours de voyage.	Coût par année.
			$ cts.
Régina et le Terminus de l'Ouest (à la rivière des Sept-Personnes) en chemin de fer	305	1	7,637 20
Le Terminus de l'Ouest et Calgary	180	5	3,000 00
Calgary et Fort-McLeod	100	3	2,000 00
	585	.....	12,637 20

Temps nécessaire pour le transport des correspondances.

Entre	Par la voie actuelle.	Par la voie proposée.
	Jours.	Jours.
Ottawa et Fort-Walsh	15	.....
do le Ruisseau-de-l'Erable	.....	7
do Fort-McLeod	20	12
do Calgary	23	15

Total des frais par la voie actuelle	$13,400
do do proposée	11,134
Réduction de	$2,266

N° 6.—ETABLISSEMENTS SUR LE PARCOURS DE LA ROUTE ENTRE CALGARY, MORLEYVILLE, FORT-McLEOD ET EDMONTON.

On s'attend qu'à l'automne 1883 la voie aura été poussée jusqu'à Calgary, endroit central pour la contrée occupée par les éleveurs, et qui formera un point d'expédition des plus commodes pour les malles de Fort-McLeod à une distance de 100 milles au sud, et d'Edmonton à 200 milles au nord. Calgary est à 245 milles à l'ouest du Ruisseau-de-l'Erable et 846 à l'ouest de Winnipeg.

A Calgary il y a un établissement d'environ 300 âmes. Un détachement de 60 à 70 hommes de police à cheval est aussi cantonné en cet endroit.

A environ vingt-cinq milles à l'ouest de Calgary est l'établissement d'élevage de Cochrane, qui s'étend sur 210,000 acres, où paissent 500 chevaux et 18,000 têtes de bétail.

A Morleyville, qui est à 17 milles plus loin, se trouve une colonie d'environ 60 âmes.

Sur la route entre Calgary et Fort-McLeod, se trouvent deux petites colonies. L'une, à la Haute-Rivière, trente-cinq milles au nord de Calgary, comprend environ cinquante âmes, et l'autre au Ruisseau-des-Saules, environ vingt-cinq milles au sud de la Haute-Rivière, et trente au nord de Fort-McLeod, se compose de vingt personnes.

Fort-McLeod est un point central pour les établissements des rivières du Ventre et du Vieux, de même que pour l'établissement du Creek-Pincher, trente-cinq millles à l'ouest (probablement le plus considérable de cette partie du pays), qui comprend environ quatre-vingts âmes. Il y a aussi dans le voisinage du Creek-Pincher plusieurs petits établissements d'élevage.

Entre Calgary et Edmonton, sont deux petits établissements, l'un à l'endroit où le chemin passe la rivière du Daim-Rouge l'autre à celui où il traverse la rivière de la Bataille.

Edmonton est le centre d'un grand établissement, et le point le plus avancé de l'immense région arrosée au nord et à l'ouest par les rivières Athabasca et de la Paix.

Bien que la chose rende mon rapport quelque peu volumineux, je prends la liberté de vous exposer quelques faits qui, je l'espère, donneront une idée de l'étonnant progrès qui s'est fait, en un espace de temps relativement court, au Manitoba et dans le territoire du Nord-Ouest.

N° 7.—DÉVELOPPEMENT DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

La rapidité avec laquelle la ville de Winnipeg s'est accrue a peut-être rarement été égalée. En 1871, Winnipeg était un petit village de 300 à 400 habitants. Comme je l'ai déjà dit, il était séparé de Saint-Cloud, la station de chemin de fer la plus proche, par une distance de 427 milles, que l'on mettait sept jours à traverser. C'est aujourd'hui une ville fort importante, où le commerce et la banque font en proportion plus d'affaires qu'en aucune autre ville du Canada. Sa population est d'environ 25,000, et la propriété est officiellement évaluée à plus de $30,000,000. La valeur des importations de l'exercice terminé le 30 juin dernier était de $4,936,213, sur lesquelles ont été payés des droits s'élevant à $1,016,001. Pendant le semestre terminé le 30 septembre les importations ont atteint le chiffre de $3,249,446, et les droits payés celui de $553,566, ce qui équivaut à $2,214,264 par année.

Il n'y a dans le Canada que deux villes, Montréal et Toronto, où les recettes de la douane et des postes dépassent ces chiffres.

Winnipeg est le centre de quatre grandes divisions du chemin de fer canadien du Pacifique ; l'une, destinée (en connexion avec les lignes déjà terminées ou en voie de construction sur le territoire canadien) à communiquer jusqu'à l'Atlantique, en s'étendant 426 milles à l'est jusqu'à la Baie-du-Tonnerre, sur le lac Supérieur ; une deuxième, destinée (en connexion avec les lignes en voie de construction dans la Colombie-Britannique) à communiquer avec le Pacifique, s'étendant 510 milles à l'ouest jusqu'au Courant-Rapide ; une troisième, s'étendant 67 milles vers le sud du côté est de la

rivière Rouge jusqu'à Saint-Vincent, et la dernière, s'étendant 69 milles vers le sud, du côté ouest de la rivière Rouge jusqu'à Gretna ; ces deux derniers chemins font raccordement à leur extrémité sud, sur la frontière internationale, avec le réseau des chemins de fer américains.

Il aboutit encore à Winnipeg deux autres lignes de chemin de fer moins considérables : l'une (appartenant au chemin du Pacifique) s'étendant 20 milles vers le nord-ouest jusqu'à Stonewall, et l'autre (le Manitoba South Western), s'étendant 53 milles vers le sud-ouest jusqu'à Carman. Un autre embranchement du chemin du Pacifique est aussi en voie de construction sur 22 milles vers le nord-est, du côté ouest de la rivière Rouge, jusqu'à Selkirk.

Winnipeg est donc le point de convergence de six lignes de chemin de fer, et il est probable que ce nombre sera porté à sept l'année prochaine.

A la station de Winnipeg du chemin de fer Canadien du Pacifique il y a 16 voies de garage. Dans les neuf mois terminés le 30 septembre dernier, il a été manœuvré à cette station 85,714 wagons à marchandises chargés ou vides, ce qui est une moyenne de 9,524 par mois.

En 30 jours, dans le cours de la saison actuelle, il est arrivé par les convois venant du sud 30,000 voyageurs, soit une moyenne de 1,000 par jour.

Je regrette de n'avoir pu constater le nombre des arrivées pour l'année entière.

Par toute l'immense région du Manitoba et du Nord-Ouest, le progrès a été étonnant.

Des établissements prospères se sont créés là où il y a à peine quelque temps, tout était solitude, et les pionniers, que d'énormes distances séparaient de leurs "voisins," se sont bientôt trouvés au centre de colonies prospères.

Des villages et des villes, avec églises, écoles, moulins, magasins et hôtels, ont pris naissance et se sont développés avec une rapidité presque sans exemple, et plusieurs endroits qui il y a peu de temps encore n'étaient que prairie vierge sont aujourd'hui des centres où se font des affaires considérables et où la valeur foncière s'est élevée à des chiffres qu'il serait difficile d'exagérer.

N° 8—Tableau statistique démontrant la croissance rapide des nouveaux établissements au Manitoba et au Nord-Ouest.

Nom de la localité.	Situé.	Date de l'établissement du bureau de poste.	Population.	Eglises.	Ecoles.	Moulins à farine.	Scieries.	Fabriques	Magasins.	Hôtels.	Valeur de la propriété imposable.
											$
Brandon.	Sur le c. de fer C.P., lig. m.	1er août 1881	3,200	6	2	1	1	2	79	16	3,690,940
Birtle	64 milles N.-O. de Rapid-City	1er sept. 1879	600	1	1	2	1	1	12	3	250,000
Emerson	Sur l'embranch. de Saint-Vincent du C.P.	1er janv. 1879	3,000	6	6	1	3	6	65	10	1,600,000
Gladstone	Sur le c. de fer O. et N.O.	1er avril 1872	500	3	1	1	2	...	9	4	697,000
Minnedosa	18 milles N. de Rapid-City.	1er août 1876	600	2	1	1	2	...	12	5	173,157
Morris	Sur le C. P., côté O., riv. Rouge	1er jan. 1874	400	4	1	1	1	1	14	4	Non mentionn.
Portage-la-Prairie.	Sur le c. de fer C.P., lig. m.	1er juil. 1871	3,000	7	5	1	2	12	71	18	6,500,000
Régina	id.	3 août 1882	900	2	...	...	...	...	30	10	Non mentionn.
Rapid-City	20 milles au N. de Brandon.	1er sept. 1879	750	4	3	2	1	2	10	5	Non mentionn.
Selkirk	Sur le ch. de fer C.P., embranchement de Selkirk.	1er jan. 1876	700	4	2	1	...	1	8	2	879,519
Stonewall	Sur le ch. de fer C P., embranchem. de Stonewall.	1er juil. 1878	500	4	1	1	...	...	7	2	Non mentionn.
West-Lynne	En face d'Emerson	1er juil. 1871	400	2	1	1	...	2	9	8	738,235
Prince-Albert	Rivière Saskatchewan	1er déc. 1878	1,500	4	3	2	2	2	23	6	2,500,000

N° 9.—NOTES RELATIVES A LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La rapidité avec laquelle se construit le chemin de fer n'a peut-être jamais été égalée. Malgré les difficultés que les entrepreneurs, MM. Langdon et Shefford, ont rencontrées au printemps, par suite des inondations et de la rareté de la main-d'œuvre, ils ont cette année construit 35 milles de chemin entre le Ruisseau-Plat (station du lac du Chêne, 165 milles à l'ouest de Winnipeg) et Courant-Rapide, 510 milles à l'ouest de Winnipeg sur lesquels circulent aujourd'hui des convois quotidiens de voyageurs et de marchandises.

Ils comptent avoir fini le 31 du courant 91 milles de voies (une partie est déjà terminée) vers l'ouest, jusqu'au Ruisseau-de-l'Erable, endroit qui servira probablement de base d'opérations pour la saison prochaine et où des convois de construction chargés de matériaux seront probablement expédiés tous les jours cet hiver.

Il aura donc ainsi été terminé 436 milles de la ligne-mère à l'ouest de Winnipeg dans le cours de l'année.

Pour donner une idée de ce que représentent ces travaux il faut dire qu'ils ont employé entre 3,000 à 4,000 hommes et environ 1,500 attelages, et que le volume de terre déplacé chaque jour a atteint une moyenne de 55,000 verges cubes.

	Milles
En outre il a été construit entre Winnipeg et la frontière internationale à Gretna	67
Entre Morris-Jonction et Manitoba-City	34
Total	101

Ce qui fait en tout 537 milles de voie ferrée en une seule saison.

N° 10.—NOMBRE DE MILLES DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE TERMINÉS.

On verra par le tableau n° 8 que le nombre de milles de chemin de fer terminés et en exploitation est comme suit :

	Milles.
Chemin de fer canadien du Pacifique	831
" de colonisation Manitoba South-Western	53
" Portage-la-Prairie, Westbourne et North-Western	35
Total	919
Qu'à la fin de l'année il y aura de plus de terminés	91
Ce qui fera, le 31 décembre, une longueur totale de	1,010
Les travaux de l'année prochaine ajouteront à cette longueur (y compris les 300 milles entre le Portage-du-Rat et la Baie-du-Tonnerre) sur lesquels se fera le service régulier des voyageurs et des marchandises.	707
Ce qui donnera un grand total de	1,717

Depuis que ce qui précède a été écrit, on m'a informé que la compagnie du chemin de fer Portage-la-Prairie, Westbourne et North-Western a l'intention de construire 250 milles de chemin de fer dans le cours de l'année à l'ouest de Gladstone.

Ceci portera à 1,967, ou, en chiffres ronds, à tout près de 2,000 milles la longueur de chemin de fer en exploitation en 1883. Si on songe que le pays à travers lequel sont poussés ces gigantesques travaux, n'était, il y a quelques années à peine, à peu

près qu'une vaste solitude troublée seule par le pas des sauvages ou visitée à de longues intervalles par quelque voyageur aventureux ou les agents de la compagnie de la Baie d'Hudson, on aura une idée du progrès qui vient de se faire et de celui qu'on doit attendre de l'avenir.

N° 11.—ARRANGEMENTS PROJETÉS POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES SUR LES RIVIÈRES ET LES LACS DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST.

A ce que je viens de dire des moyens de communication offerts par les chemins de fer, je dois ajouter quelques mots au sujet des arrangements qui se font pour le service des voyageurs et des marchandises par steamers, l'été prochain, sur la rivière Rouge, l'Assiniboine, le lac Winnipeg et la Saskatchewan.

Sur la rivière Rouge deux bateaux à vapeur pourront faire un, deux ou trois voyages par semaine, selon les besoins du commerce, entre Emerson et Winnipeg, distance (par la rivière) d'environ 108 milles, le voyage complet pouvant se faire en 58 heures.

Sur l'Assiniboine, deux bateaux à vapeur voyageront une fois par semaine entre Winnipeg, Brandon et Fort-Ellice, distance (par eau) d'environ 450 milles, et (tant que le niveau de l'eau le permettra) Fort-Pelly, distance (par la rivière) d'environ 700 milles, le voyage complet, aller et retour, entre Winnipeg et Fort-Pelly, en trois semaines ou à peu près.

Sur le lac Winnipeg un steamer fera régulièrement un voyage hebdomadaire avec des passagers et des marchandises, entre Winnipeg et les Grands-Rapides, endroit où la Saskatchewan se jette dans le lac, distance d'environ 350 milles, le voyage prenant environ cinq jours.

A part ce steamer, il sera aussi employé sur le lac Winnipeg, huit steamers à marchandises et dix-sept barges, d'une capacité totale de 4,000 tonneaux. Plusieurs barges seront aussi employées au transport du bois.

Sur la Saskatchewan, cinq steamers d'une capacité totale de 1,200 tonneaux suffiront à un service d'un voyage par semaine entre les Grands-Rapides et Edmonton, distance d'environ 1,000 milles, le voyage complet prenant environ 20 jours.

En sus, on m'informe que la compagnie de la Baie d'Hudson est à construire sur l'Athabasca un steamer qui naviguera sur cette rivière et celle de la Paix, sur un parcours de plus de 1,000 milles.

Les distances parcourues par ces steamers seront donc

	Milles.
Sur la rivière Rouge, de	100
la rivière Assiniboine, de	700
le lac Winnipeg, de	350
la rivière Saskatchewan, de	1,000
les rivières Athabasca et de la Paix, de . .	1,000
Formant un total de . . .	3,150

N° 12.—COMPTOIRS DE LA BAIE-D'HUDSON.

A part les moyens de communication que j'ai tâché de décrire en quelques mots, il ne serait peut-être pas sans intérêt de mentionner que, par tout l'immense territoire qui s'étend entre le Labrador, à l'est, l'Alaska et la Colombie-Britannique à l'ouest, les mers arctiques au nord, et les provinces et les territoires du Canada au sud, sont les postes de commerce de la compagnie de la Baie-d'Hudson, entre lesquels la

compagnie a établi des services de communication réguliers plus ou moins fréquents, selon la distance et la situation ; les plus éloignés de ces postes étant visités par au moins un ou deux courriers par année. On me dit qu'il y a 130 de ces comptoirs à l'est des Montagnes-Rocheuses. On peut avoir une idée des distances qu'il y a à parcourir lorsqu'on songe que le voyage entre le poste du nord le plus reculé, sur la Mackenzie, et Winnipeg, prend presque tout l'été, ou entre quatre et cinq mois.

N° 13.—REMARQUE.

Les informations précédentes relatives au service postal, etc., au Manitoba et au Nord-Ouest, à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, etc., etc., sont prises du rapport de J. Dewe, écr., inspecteur en chef des postes, en date du 16 décembre 1882, publié dans le rapport du directeur général des postes pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

G. F. B.

N° 14—Transport des malles à la Colombie-Britannique.

Nom de la route.	Mode de transport.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.
Lac Alcali et Clinton	Facultatif	80	1
id. id.	id.	80	1
Barkerville et Yale	En diligence	358	1
Burrard-Inlet et New-Westminster	En voiture	9	6
Creek de la Cache et Kamloops	id.	48	1
Clinton et Creek du Chien	Facultatif	60	1
Clinton et Lillooet	Cheval ou voit	47	1
Esquimalt et Victoria	En voiture	3	12
Tête du lac Nicola et Pont de Spence	Facultatif	60	2 par mois.
Hope et Kootenay	id.	435	4 par année.
Kamloops et Mission d'Okanagon	Cheval ou voit	100	1 par semaine l'été et 2 par mois l'hiver.
Baie de l'Erable et Somenos	Facultatif	7	2
Baie à la Vase et New-Westminster	Cheval ou voit	10	1
Nanaïmo et Wellington	En diligence	7	6
New-Westminster et le quai			
Saanich et Victoria	En diligence	24	1
Ile des Sources-Salées et le quai	Facultatif	3	2
Sooke et Victoria	Cheval ou voit	30	1
Victoria et vapeurs			

N° 15.—TRANSPORT des malles par vapeurs et voiliers.

Nom de la route.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.
Burrard-Inlet et Granville	8 voy. al. et ret.	6
Comox, Nanaïmo et Victoria	60 et 75	1 et 2 par mois.
Glenora et Fort-Wrangle, E.U	160	.....
New-Westminster et Bras Nord	12	1
id. Victoria	75	2
id. Yale	100	2
id. id.	100	1
Skeena et Victoria	510	Au besoin.
Victoria et Port-Townsend	40	2
id. Yale	175	.....

(Pour les n°s 14 et 15, *voir* aussi le rapport du directeur général des postes, 1882.)

N° 16.—CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN (section des prairies) avec distance, entre chaque station.

De Saint-Vincent (frontière internationale) à Winnipeg.

Milles.		Milles.
68	Saint-Vincent	0
66	Emerson	2
56	Dominion City	12
48	Arnaud	20
40	Dufrost	28
31	Otterburne	37
23.5	Niverville	44.5
12	Saint-Norbert	56
3	Saint-Boniface	65
1·5	Jonction de Winnipeg	66.5
0	Winnipeg	68

De Winnipeg au Portage-du-Rat.

135	Winnipeg	0
133.5	Jonction de Winnipeg	1.5
126	Bird's Hill	9
119	Gonor	16
112	Selkirk	23
103.5	Tyndall	31.5
97	Beauséjour	38
87.5	Monmouth	47.5
77.5	Shelly	57.5
71.5	Whitemouth	63.5
62	Darwin	73
51.5	Rennie	83.5
41	Telfork	94
37	Lac à la Crosse	98
31	Ingolf	104
23.3	Kalmar	111.8
16	Deception	119
11	Ostersund	124
3.5	Kéwatin	131.5
0	Portage-du-Rat	135

De Winnipeg à Stonewall.

19.8	Winnipeg	0
18.3	Air Line Junction	1.5
6.5	Montagne de Pierre	13.3
0	Stonewall	19.8

Voie principale—De Winnipeg à Régina.

Winnipeg	0
Jonction dite Air Line	1.5
Winnipeg-Ouest	7.8
Rosser	15.1
.....	22.2
Marquette	29
Reaburn	35.2
Pointe du Peuplier	40.5

De Winnipeg à Régina—Fin.

	Milles.
High-Bluff	48.7
Portage-la-Prairie	56
Burnside	63.5
Bagot	71
McGregor	79
Austin	84.6
Sidney	92.8
Melbourne	98.5
Carberry	105.7
Sewell	114.3
Douglas	121.8
Chater	127.5
Brandon	132.6
.....	141.1
Alexander	148.7
Griswold	157
Lac des Chênes	165.5
Virden	180.2
Hargraves	188.3
Elkhorn	196.8
Fleming	211.1
Moosomin	219.3
Red-Jacket	226.5
Wapella	235.4
Burrows	243.1
Whitewood	249.4
Percival	256.3
Broadview	263.8
Oakshela	271.3
Grenfell	279.1
Summerberry	286.6
Wolseley	294.3
Sintaluta	302.2
Indian Head	312.2
Qu'Appelle	323.8
McLean	332.2
Cassils	341.3
Butte Pilote	348.1
Régina	356.6
Grande-Coulée	366
Pense	373.4
Belle-Plaine	381.2
Pasqua	390.2
Machoire-d'Orignal	398.3
Boharm	406.4
Caron	414.4
Mortlach	423.4
Parkbeg	432.6
Secretan	443
Chaplin	451.9
Ernfold	461.3
Morse	471.7
Herbert	480.5
Lac des Roseaux	489.1
Waldeck	499.9
Courant-Rapide	510.8

N° 17.—Chemin de fer du Pacifique canadien—complété et en exploitation.

Voie principale.

	Milles.
Division Est, de Montréal à la rivière à l'Esturgeon	389
" Ouest, de la Baie du Tonnerre à Winnipeg	435
" " " Winnipeg aux Montagnes du Cyprès	606
	1,430

Embranchements.

Division Est, Brockville à Carleton-Place	46
" " embranchement de Perth	12
" " " d'Aylmer	9
" " " de Saint-Eustache	8
" " " " Saint-Lin	13
" " " " Saint-Jérôme	14
" Ouest " " Stonewall	22
" " " " Pembina	65
" " " du Sud-Ouest	113
	1,732

TABLE DES DISTANCES.

Voie principale (lorsque complétée.)

Montréal à Winnipeg	1,434
Winnipeg à Port-Moody (Colombie-Britannique)	1,472
	2,906

Route des lacs.

Montréal à Algoma (lac Huron)	539
Algoma à la Baie du Tonnerre	370
Baie du Tonnerre à Winnipeg	435
	1,344

DISTANCES *via* LE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

(Lorsque complété.)

Halifax à Winnipeg	2,285
Portland à Winnipeg	1,731
Boston à Winnipeg	1,839
New-York à Winnipeg	1,817
Québec à Winnipeg	1,591
Montréal à Winnipeg	1,434

DISTANCES PAR D'AUTRES ROUTES A TRAVERS CHICAGO.

Halifax à Winnipeg	2,561
Portland à Winnipeg	2,000
Boston à Winnipeg	2,028
New-York à Winnipeg	1,827
Philadelphie à Winnipeg	1,731
Québec à Winnipeg	1,875
Montréal à Winnipeg	1,703

N° 18.—TABLE DES DISTANCES.

Entre les points ci-dessous mentionnés (via Chicago).

	Milles.
D'Halifax à Winnipeg	2.561
De New-York à Winnipeg	1,827
" Toronto à Winnipeg	1,370
" Montréal à Winnipeg	1,703
" Québec à Winnipeg	1,875
" Montréal à Winnipeg, par le chemin du Pacifique canadien lorsqu'il sera complété	1,434
Ou de Québec	1,591
De Montréal à Winnipeg, par le chemin du Pacifique canadien et la route des lacs	1,344
(Dont 370 milles par eau)	
De Chicago à Winnipeg	866
" Saint-Paul à Winnipeg	410

N° 19.—TABLE COMPARATIVE DES DISTANCES.

De Montréal à Port-Moody (terminus du Pacifique)	2,906
De New-York à Port-Moody, par le Pacifique canadien et Montréal	3,289
De New-York à Port-Moody, par le Pacifique canadien et Brockville	3,164
De New-York à San-Francisco, par les chemins de fer Central et Union Pacific, et les lignes les plus courtes s'y raccordant, aux Etats-Unis	3,331
De Liverpool à Montréal	2,790
De Liverpool à New-York	3,040
De Liverpool à Port-Moody, par le chemin de fer du Pacifique canadien et Montréal	5,696
De Liverpool à San-Francisco, par les chemins de fer des Etats-Unis	6,830
De Liverpool à Yokohama (Japon) par Montréal et le Pacifique canadien	11,019
De Liverpool à Yokohama (Japon) par New-York et San-Francisco	12,038

Les distances ci-dessus mentionnées, *viâ* le chemin de fer du Pacifique canadien, sont par la Passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking-Horse-Pass*), route découverte récemment par les ingénieurs de la compagnie raccourcissant la ligne de plus de quatre-vingt-dix milles, et lui donnant les rampes les plus faciles à travers les Montagnes Rocheuses d'aucun chemin de fer du Pacifique.

NOTES RELATIVES A LA PARTIE I DE L'ANNEXE N° 30.

CANAL PROJETÉ DU SAINT-LAURENT ET DU LAC CHAMPLAIN, CONNU COMME LE PROJET DU CANAL DE CAUGHNAWAGA.

Les diverses levées de plans faites de 1847 à 1856, ainsi que les rapports et les évaluations fournis par MM. Mills, Gambie et Swift, ingénieurs civils, relativement à cet ouvrage projeté, sont expliquées à fond dans le rapport général du commissaire des travaux publics pour 1867, pages 70–72.

ROUTE DU RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN, DE MONTRÉAL A ALBANY ET NEW-YORK.

(*Voir* pages 810 et 813.)

MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE À ALBANY ET À NEW-YORK.

Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883 de John G. Parke, chef par intérim des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyen de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4·40 pieds, et à Albany il est de 2.32 pieds. (*Voir* n° 33865.)

DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'À NEW-YORK.

Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, préposé par intérim du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, où la déclivité totale entre les deux points est de 4·27 pieds. (*Voir* N° 34047.)

CANAL DE LA SHUBÉNÉCADIE—RELIANT LE BASSIN DES MINES (MINAS) ET LA BAIE DE FUNDY A L'ANSE DARTMOUTH, PORT D'HALIFAX, NOUVELLE-ECOSSE.

Ce canal, qui a 41 milles de longueur et comprend 15 écluses, était destiné aux bâtiments tirant 8 pieds d'eau.

Il relie le Bassin des Mines à l'anse Dartmouth, sur le côté nord-est du port d'Halifax, par la voie de la rivière Shubénécadie et les lacs Dartmouth, à travers les comtés de Colchester, de Hants et d'Halifax.

Son extrémité nord est à Fort-Ellis, sur la Shubénécadie, à 11 milles de l'endroit où cette dernière se décharge dans le Bassin des Mines.

L'issue de la Shubénacadie est 11 milles à l'ouest de Truro, 120 milles à l'ouest d'Amherst, N.-E., et à 109 milles à l'est de Saint-Jean, N.-E.

La levée de plans relative à ce canal fut faite en 1825, par Francis Hall, ingénieur civil.

L'ouvrage fut entrepris par une compagnie à fonds social, en vertu d'une charte accordée par un acte de l'Assemblée générale de la Nouvelle-Ecosse, passé en 1824, et prorogé plus tard en vertu de l'acte VIII, George IV, chap. 17 de 1827. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accorda à la compagnie certains terrains et un prêt d'argent pour la construction du canal.

Les travaux furent commencés vers 1827, mais il ne paraît pas qu'ils aient été achevés tels que projetés dans l'origine, bien qu'un certificat portant la signature et le sceau de lord Mulgrave, le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse en 1862, dise que la communication par eau entre le port d'Halifax et le Bassin des Mines était alors complétée. Il ne paraît pas que cet ouvrage ait pratiquement servi de canal bien qu'une fois, un petit vapeur soit passé des lacs Dartmouth au bassin des Mines.

Le canal de la Shubénécadie devait servir à transporter du bois, des minéraux, du gypse, des céréales, etc., des divers ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick sur la baie de Fundy, à Halifax, sur l'océan Atlantique, pour être expédiés aux Etats-Unis et en Europe.

Les ouvrages et la propriété du canal sont actuellement revendiqués par Lewis P. Fairbanks.

(Pour plus amples détails, *voir* rapport du ministre de la justice, en date du 28 mars 1881, n° 90998, concernant la réclamation de L. P. Fairbanks, au département des chemins de fer et canaux.)

G. F. B.

ANNEXE No 31

ETAT TABULAIRE

INDIQUANT LES

DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI

SUR LES CANAUX

DU FLEUVE SAINT-LAURENT;
DE LA RIVIÈRE RICHELIEU ET DU LAC CHAMPLAIN,
DE LA RIVIERE DES OUTAOUAIS, DE LA RIVIERE TRENT, DE LA ROUTE DAWSON, ET SUR LA RIVIÈRE HUDSON
ET LE CANAL ÉRIE.

N° 1—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, à quelques-uns des principaux ports dans le golfe Saint-Laurent—le fleuve Saint-Laurent, le lac Ontario, le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Huron, la baie Georgienne et le lac Supérieur, depuis 1867 jusqu'à 1882.

GOLFE SAINT-LAURENT.

Années.	Charlottetown, I.P.-E.			Georgetown, I.P.-E.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	16 avril....	7 déc.....	Profondeur d'eau à la tête des quais, de 16 à 20 pds. ; dans le chenal, de 36 à 60 pds., à l'entrée du havre, de 70 à 80 pds. Les grandes marées montent de 9 pds. 6 pcs ; les petites marées de 8 pds. Port encore libre le 18 déc 1882.—*Percepteur.* Charlottetown, I.P.E., 18 déc. 1882.	.....	.....	Le 22 déc., le port était encore libre et le temps doux ; pas de glace dans le golfe, et cinq navires prennent des chargements. La prof. de l'eau, à marée basse dans le chen., dep. vis à-vis du quai du ch de f. jusq. la bouée de la b. de Wheeler, 3½ m., est de 30 pds. et aug. grad. j. 80 Les g. mar. mont. de 5½ pds ; les petites de 4.—CHAS. WREN, *Sous-percepteur.* Georgetown, I.P.E., 28 déc. 1882.
1868	24 id. ...	10 id.....		.....	.....	
1869	15 id. ...	10 janv '70		15 avril....	.....	
1870	5 id. ...	23 décemb.		25 mars....	25 janvier.	
1871	20 mars....	30 nov.....		.....	.....	
1872	20 avril....	20 déc.....		.....	.....	
1873	22 id. ...	11 id.....		.....	.....	
1874	18 id. ...	19 id.....		18 avril ...	31 janvier.	
1875	5 mai.....	29 nov.....		4 mai.....	5 id.	
1876	23 avril....	15 déc.....		20 avril....	10 id.	
1877	12 id ...	4 janv '78		30 mars....	13 id.	
1878	8 id. ...	30 déc.....		7 avril....	29 id.	
1879	24 id. ...	19 id.....		7 id.	30 id.	
1880	28 id. ...	1er déc...		21 id. ...	3 id.	
1881	19 id. ...	27 déc		24 id. ...	3 id.	
1882	6 mai.....	....		7 id. ...	3 février.	

GOLFE SAINT-LAURENT—*Suite.*

Années.	Pictou, N.-E.			Sydney, N.-E.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	.....	.....	Profondeur de l'eau sur la barre à marée basse, 17 pieds ; dans le chenal, havre, 36 pieds. Les marées montent de 6 pieds. Le port était encore libre le 20 déc. 1882. D. McDONALD, *Percepteur* Pictou, N.-E., 20 déc. 1882.	23 avril ...	.....	Profondeur de l'eau, de 30 à 60 pds. Les marées montent de 4 à 5 pds. port encore libre et pas de glace le 20 déc. 1882. Vu qu'il est plus près de la mer, le port de Sydney-Nord s'ouvre plus à bonne heure et se ferme plus tard que celui de Sydney. R. McDONALD, *Percepteur.* Sydney, C.-B., 20 déc. 1882.
1868	.....	.....		5 mai.....	19 janv '69	
1869	.....	14 janv '70		21 avril....	.....	
1870	15 avril....	27 déc.....		11 do ...	.....	
1871	25 mars....	15 do		21 mars ...	.....	
1872	25 avril....	24 do		3 mai.....	31 déc.....	
1873	19 do ...	18 do		28 avril....	.....	
1874	1er avril .	28 do		1er mai...	.....	
1875	3 mai	1er déc...		12 mai.....	.....	
1876	15 avril....	27 déc.....		7 do	23 déc.....	
1877	7 do ...	28 do		7 avril....	8 janv '78	
1878	15 do ...	28 do		6 do	16 do '79	
1879	2 do ...	17 do		19 do	30 déc.....	
1880	30 do ...	10 do		6 mai.....	31 do	
1881	18 do ...	4 janv '82		29 avril ...	5 janv '82	
1882	24 do ...	.....		11 mai.....	.....	

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis 1867 jusqu'à 1882.—*Suite.*

GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT.

Années.	Shédiac, N.-B.			Bathurst, N.-B.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture	Observations.
1867	.....	.....	On ne tenait registre de rien avant '76. Les gr. marées ordinairement montent de 4½ pds Les bât. charg. au quai jus. 16 pds. à l'eau haute. La prof., au "Grand-Trou" où les plus grands navires achèvent de charger, est d'envir. 19 pds. On m'informe qu'il faudrait compar. peu de drag p. faire une grande diff. d. la profond. de l'eau pour les navires. *Percepteur.* Shédiac, N.B, 14 déc '82.	.....	.....	Profond. de l'eau sur la barre ext. lors des bas. marées de vive eau 7½ pds., en aval du quai public, 6½ pds. Profond. générale entre les barr, 10 pds. Les grandes marées ordin. montent d'env. 7 pds.; les petites de 5. W. J. O'BRIEN, *Percepteur.* Bathurst, N.B., 23 déc. 1882.
1868	.....	.....		.....	.....	
1869	.....	.....		.....	.....	
1870	.....	.....		.....	.....	
1871	.....	.....		24 avril ...	6 nov.....	
1872	.....	.....		.....	.....	
1873	.....	.....		.....	.....	
1874	.....	.....		.....	.....	
1875	.....	.....		10 mai.....	.....	
1876	16 mai...	9 déc....		15 do	5 déc.....	
1877	25 avril...	15 do ...		.....	.....	
1878	29 do ...	17 nov...		30 avril ...	.....	
1879	1er mai...	13 déc...		26 do ...	.....	
1880	26 do ...	22 nov...		29 do ...	.....	
1881	19 do ...	2 déc....		26 do ...	26 nov.....	
1882	9 mai...	7 do ...		15 mai.....	4 déc.....	

GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT.

Années.	Rimouski, P.Q.			Tadoussac, P.Q.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	15 mars...	12 déc....	Profond. de l'eau au quai, aux basses marées de vive eau, 7 pds. Les gr. marées montent de 16 à 17 pds Havre encore libre le 20 déc. 1882. Je n'ai aucun doute que la navigation à vapeur pourrait se faire plus à bonne heure dans le printemps, et plus tard dans l'automne. P. L. GAUVREAU, *Percepteur.* Rimouski, Qué., 20 déc. 1882.	La rivière Saguenay se ferme généralement du 20 au 25 nov, et s'ouvre vers le 10 ou le 12 mai. Le port de Tadoussac est libre tout l'hiver. Il se remplit parfois de menue glace par un vent d'est, mais vu que c'est de la glace de batture, un vapeur de moyenne force peut passer à travers Dans l'hiver de 1872 le vapeur *Arctic* conduisit le bâtiment *Pride of England,* naufragé à Escoumains, dans la baie de Tadoussac, où il hiverna à flot. Il y a 25 pds d'eau à 80 vgs. du rivage, dans la baie de Tadoussac. Les grandes marées montent d'environ 17 pieds; les petites, de 10. JOS. RADFORD, *maître de poste.* Tadoussac, Qué., 21 déc. 1882.
1868	20 do ...	10 do ...				
1869	19 do ...	8 do ...				
1870	18 do ...	25 do ...				
1871	5 avril...	15 do ...				
1872	1er do ...	12 do ...				
1873	3 do ...	10 do ...				
1874	24 mars...	1er do ...				
1875	20 do ...	26 nov...				
1876	30 do ...	1er déc....				
1877	1er avril...	5 do ...				
1878	7 do ...	28 nov...				
1879	10 do ...	1er déc ...				
1880	17 mars...	19 do ...				
1881	.....	25 do ...				
1882	22 mars...	.....				

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis 1867 à 1882.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Années.	* Québec, P.Q.			Montréal, P.Q.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture.	Clôture.	Observations.
						Prof. d. la 1re ancien. écluse Can. Lachine — ft. in
1867	17 avril	29 nov.	La profond. moy. de l'eau dans le port de Québec est de 14 brasses, à 2 encâblures des quais. Au milieu du chenal, la moy. est de 16 à 18 brasses, et vers la rive sud de 25. Les grandes marées montent de 18 pieds ; les petites de 13. Le flux dure 4 hrs. et 45 min. ; le reflux, 7 hrs. et 40 min. Par un fort vent d'est, la marée monte beaucoup plus. Le premier bac à vapeur d'hiver, le *Unity*, a commencé à voyager entre Québec et Lévis en 1857. J. W. DUNSCOMB, *Percepteur.*	22 avril	6 déc.	22 nov. 16 5
1868	23 do	28 do		17 do	9 do	31 oct. 16 0
1869	27 do	27 do		25 do	6 do	15 nov. 18 0
1870	16 do	2 déc.		18 do	18 do	3 oct. 17 2
1871	22 do	27 nov.		8 do	1er do	14 nov. 16 2
1872	30 do	26 do		1er mai	8 do	11 déc. 16 2
1873	28 do	22 do		25 avril	26 nov.	16 sept. 17 0
1874	28 do	25 do		25 do	13 déc.	15 nov. 16 2
1875	29 do	23 do		3 mai	29 nov.	30 do 16 2
1876	6 mai	24 do		27 avril	10 déc.	23 oct. 17 7
1877	25 avril	26 do		17 do	2 jan. '78	28 do 16 2
1878	20 do	25 do		30 mars	23 déc.	1er janv. 17 1
1879	29 do	28 do		24 avril	19 do	8 nov. 15 5
1880	30 do	27 do		17 do	3 do	22 oct. 16 3
1881	1er mai	24 do		21 do	2 jan. '82	6 do 15 5
1882	5 do	25 do		11 do	9 déc.	6 déc. 16 6

Ces mesurages donnent les profond. sur le seuil de la 1ère écluse. Ajoutez 5 pieds qui donneront la prof. d. le port, et du 1er oct. '82, ajoutez 8 pds., ce qui donne la prof. d. le port et d. le nouv. chenal. M. P. RYAN, *percepteur.*

* *Voir* tableau additionnel de l'ouverture et de la clôture de la navigation pendant 50 ans.

LAC ONTARIO.

Années.	Kingston, Ont.			Belleville, Ont.		
	Ouverture.	Clôture.	Observations.	Ouverture.	Clôture.	Observations.
1867	8 avril...	18 déc....	Port encore libre le 15 décembre 1882. C. HAMILTON, *Percepteur.* Kingston, 15 décembre 1882.	.....	.....	Jusqu'à 1871 on n'a tenu registre de rien. Profondeur de l'eau dans le port de 8 à 12 pieds. WM. WEBSTER, *Percepteur.* Belleville, 18 déc. 1882.
1868	31 mars...	24 do ...		.....	.....	
1869	17 avril...	8 janv. '70.		.....	.....	
1870	13 do ...	31 déc....		.....	.....	
1871	16 mars...	25 do ...		.....	28 nov....	
1872	22 avril...	21 do ...		18 avril...	28 do ...	
1873	24 do ...	14 janv. '74.		16 do ...	20 do ...	
1874	28 mars...	do 5.'75...		4 do ...	29 do ...	
1875	19 avril...	23 déc....		12 do ...	28 do ...	
1876	18 do ...	do 20...		18 do ...	1 déc....	
1877	9 do ...	8 janv. '78.		6 do ...	31 do ...	
1878	11 mars...	2 do 79.		11 mars...	7 do ...	
1879	21 avril...	28 déc....		17 avril...	14 do ...	
1880	23 mars...	21 do ...		20 mars...	22 nov....	
1881	12 avril...	12 janv. '82.		9 avril...	10 déc....	
1882	7 mars...	.....		10 mars...	2 do ...	

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, depuis 1867 jusqu'à 1882—*Suite.*

LAC ONTARIO.

Années.	Port-Hope, Ont.			Toronto, Ont.*		
	Ouverture.	Clôture.	Observations.	Ouverture.	Clôture.	Observations.
1867	1er avril.....	11 déc..	Profond. de l'eau sur la barre à l'entrée du port, le 1er juillet, 14 pds. ; le 1er déc., 11 pds. Les bâtim peuvent charger dans le nouveau port et sortir avec un tirant d'eau de 11 pieds ; et dans l'ancien port, avec un tirant de 9½ pds. Le flux et le reflux est de 6 à 12 pcs., mais par de grands vents seulement. BURTON, *percepteur.* Port Hope, 18 déc. 1882.	6 avril	9 déc.	Profondeur d'eau dans le port—de 11 à 16 pieds. Toronto, 16 déc. 1882. JAMES PATTON, *percepteur.*
1868	1er do	7 do		8 do	12 do	
1869	do do	11 do		1er do	3 do	
1870	do do	13 do		3 do	24 do	
1871	23 mars.....	6 do		11 mars	30 nov.	
1872	1er avril.. ...	9 do		12 avril	10 déc.	
1873	do	2 do		14 do	26 nov.	
1874	do	5 do		16 mars	20 déc.	
1875	do	4 do		16 avril	30 nov.	
1876	do	11 do		11 do	9 déc.	
1877	do	11 do		25 mars	19 do	
1878	do	8 do		9 do	16 do	
1879	do	9 do		25 do	19 do	
1880	20 mars	15 do		19 février.....	22 nov.	
1881	1er avril	6 do		1er avril.....	2 juin '82...	
1882	20 mars	8 do		13 février....	9 déc.	

LAC ÉRIÉ.

Années.	Port-Stanley, Ont.			Port-Dover, Ont.		
	Ouverture.	Clôture.	Observations.	Ouverture.	Clôture.	Observations.
1867	1er avril.....	10 déc.	Dix pieds d'eau de profondeur à l'entrée du port. *Percepteur.* Port-Stanley, 20 déc. 1882	6 avril.....	9 déc.....	La prof. de l'eau varie suivant les vents. La profondeur ordinaire est de 10 pds., mais par un fort vent du sud elle augmente d'au moins 4 pds. Pendant la dernière saison elle a diminué jusq. 8 ou 8½ pds Les dates que je donne sont tirées des connaiss. d'export. et d'import., mais il arrive très souv't que le port est libre longt. avant qu'un bâtiment ne parte au printemps, et après le dernier voyage en automne. T. B. BARRETT, *percepteur.* Port-Dover, 19 déc. 1882.
1868	do	10 do		16 do	2 do	
1869	do	5 do		24 do	6 do	
1870	10 avril	10 do		22 do	6 do	
1871	20 mars	20 do		3 do	29 do	
1872	10 avril	5 do		30 do	2 do	
1873	1er do	5 do		28 do	22 nov.	
1874	20 mars	5 do		15 do	24 do	
1875	10 avril	20 do		6 mai..	26 do	
1876	1er do	5 do		19 avril	4 déc.....	
1877	10 do	10 do		25 do	13 do	
1878	1er do	10 do		12 mars	10 do	
1879	5 do	20 do		29 avril	27 do	
1880	20 mars	15 do		2 do	25 nov.	
1881	10 avril	10 do		30 do	3 do	
1882	1er do	10 do		25 mars.....	6 do	

* *Voir* plus amples détails au sujet du port de Toronto.

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, depuis 1867 jusqu'à 1882—*Suite.*

Années.	RIVIÈRE DÉTROIT. Windsor, Ont. Ouverture	Clôture.	Observations.	LAC HURON. Sarnia, Ont. Ouverture.	Clôture.	Observations.
1867	23 février.	11 déc. ...	Profondeur moyenne de l'eau aux docks, 15 pds. ; moyenne au milieu du chenal, 40 pieds. Les dates données indiquent l'arrivée et le départ des bâtiments venant de ports extérieurs ou s'y rendant, mais les bacs traversent la rivière en toute saison.	30 mars.....	30 déc.....	Le port est encore libre et les bateaux à vapeur marchent. *Percepteur.* Sarnia, 6 janv. 1883.
1868	15 mars ...	10 id. ...		16 id.	12 id.	
1869	5 avril ...	17 id. ...		1er avril....	6 janv. '70	
1870	7 id. ...	1er id. ...		29 mars.....	23 déc.	
1871	8 mars ...	8 id. ...		6 id.	21 id.	
1872	1er avril.	17 id. ...		18 id.	19 id.	
1873	id.	15 id. ...		18 id.	12 janv. '74	
1874	10 mars....	28 id. ...		17 id.	24 déc.	
1875	9 avril....	4 id. ...		29 id.	18 id.	
1876	1er janv.	4 id. ...		20 id.	18 id.	
1877	1er avril	31 id. ...		7 avril	12 janv. '78.	
1878	1er mars.	31 id. ...		20 mars	24 déc.	
1879	3 avril....	24 id. ...		20 id.	26 id.	
1880	1er mars.	3 id. ...		6 id.	18 id.	
1881	15 avril....	31 id. ...		4 avril	10 janv. '82.	
1882	1er mars.	18 id. ...		11 mars	.....	

LAC HURON.

Années.	Goderich, Ont. Ouverture.	Clôture.	Observations.	Kincardine, Ont. Ouverture.	Clôture.	Observations.
1867	20 avril....	2 déc. ...	Profondeur de l'eau en dedans de 7 jetées, 14 à 15 pds. Immédiatem. en dehors des jetées il n'y a env. que 12 pds d'eau p. un gros temps. D. DOTY, *percept.* Goderich, 14 déc. 1882.	.....	.....	Jusqu'à 1875 ce fut un avant-port de Goderich, et on n'y tenait registre de rien. Les dates indiquent les premiers arrivages de bâtim. ainsi que le départ du dernier d'entre eux. Profond d'eau dans le port intérieur, 9 pds., à l'entrée, environ 11 pds. Il se remplit vite, cet automne, vu que le coffrage extérieur a été emporté. Le port était libre le 4 décembre. A. M. WILLIAMSON, *Percepteur.* Kincardine, 14 déc. 1882.
1868	1er mai...	6 id. ...		.....	.....	
1869	25 avril ...	3 id. ...		.....	.....	
1870	18 id. ...	28 nov. ...		.....	.....	
1871	2 mai	5 déc. ...		.....	.....	
1872	15 avril ...	25 nov. ...		.....	.....	
1873	12 id. ...	4 déc. ...		.....	.....	
1874	30 id. ...	30 nov. ...		.....	.....	
1875	1er mai....	10 déc. ...		27 mars....	20 nov. ...	
1876	4 id. ...	1er déc....		5 mai.....	27 oct. ...	
1877	20 avril ...	4 id. ...		2 mars ...	12 nov. ...	
1878	6 id. ...	10 id. ...		26 avril ...	16 id. ...	
1879	12 id. ...	1er id. ...		13 id. ...	20 id. ...	
1880	20 mars ...	10 id. ...		7 mai. ...	5 id. ...	
1881	1er mai....	1er id. ...		28 avril ...	23 id. ...	
1882	3 avril....	7 id. ...		27 mars....	30 id. ...	

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, depuis 1867 jusqu'à 1882—*Fin.*

BAIE GEORGIENNE—LAC HURON.

Années.	Owen-Sound, Ont.			Collingwood, Ont.			
	Ouverture.	Clôture.	Observations.	Ouverture.	Clôture.	Observations.	
						Profondeur à l'eau basse	
1867	16 avril.....	29 nov.....	Profondeur à l'eau basse, 10 pds 6 pcs. La marée monte et descend de 18 à 24 pcs. *Percepteur.* Owen-Sound, 20 déc. 1882.	20 avril.....	28 nov.....	11 pds 6 p.	GEO. WATSON, *Percepteur.* Collingwood, 20 déc. 1882.
1868	15 id.	2 déc.....		20 id.	5 déc.....	11 6	
1869	24 id.	28 nov.....		28 id.	2 id.	11 6	
1870	18 id.	5 déc.		22 id.	10 id.	11 6	
1871	22 mars.....	4 id.		1er id.	6 id.	11 6	
1872	9 mai.....	1 id.		3 mai	28 nov.....	11 6	
1873	7 id.	11 id.		7 id.	24 id.	11 6	
1874	4 id.	31 nov.....		9 id.	26 id.	11 6	
1875	15 id.	2 déc.....		9 id.	22 id.	11 6	
1876	4 id.	6 id.		2 id.	1er déc.	11 6	
1877	1 id.	8 id.		20 avril.....	8 id.	11 6	
1878	19 mars.....	14 id.		18 mars.....	27 nov.....	12 0	
1879	22 avril.....	4 id.		2 mai.....	9 déc.....	12 0	
1880	2 mars.....	1 id.		14 avril.....	2 do	12 6	
1881	26 avril.....	31 id.		9 mai.....	29 nov.....	12 6	
1882	20 mars.....	13 id.		18 avril.....	3 id.	13 0	

LAC SUPÉRIEUR.

Années.	Sault-Sainte-Marie, Ont.			Prince-Arthur's-Landing, Ont.			Lacs sur la route Dawson, entre P.-A.-Landing et le lac d. Bois
	Ouverture.	Clôture.	Observations.	Ouverture.	Clôture.	Observations.	
1867	4 mai..	3 déc...	Ce n'est pas à cause du froid que la navigation a été fermée de bonne heure en 1872; le canal a été fermé afin de pouvoir établir, avant les glaces, la digue destinée à empêcher l'eau d'entrer dans le canal, et à faciliter le creusage. F. U. FARQUHAR, major du génie, E.U.A. Détroit, 11 avril 1883.	.....	.....	La profondeur de l'eau est très grande dans notre baie; quelques-uns de nos pêcheurs me disent qu'en certains endroits elle atteint de 200 à 300 brasses. C'est vers l'île aux Lièvres, près du cap du Tonnerre que se trouve la prof. la plus grande. J'ai souv. vu l'eau bais. de 10 pcs en une coup. d'heur., lorsqu'un fort vent souffl du rivage, mais elle rem. en aussi peu de temps. Nos docks sont au nomb. de 4; la moy. de la prof. d'eau aux caiss. les pl avancés n'y est que de 14 pds ou env. Ce port est enc. lib. Un remorq. suivi d'un chal. chargé de 150 tonnes de fret est arrivé hier matin, a déchargé ce soir, prend actuel. un charg. de vois. frais pour Duluth, et partira demain avant-midi. *Percepteur.* Prince-Arthur's-Landing, 28 déc., 1882.	On dit que la navig. est général. ouverte le 25 mai... do fermée le 20 oct.....
1868	2 do ...	3 do ..		.....	.....		
1869	4 do ...	29 nov..		.....	.....		
1870	29 avril.	1er déc.		.....	.....		
1871	8 mai...	29 nov..		....	.....		
1872	11 do ...	26 do .		.....	.....		
1873	5 do ...	18 do .		.....	.....		
1874	12 do ...	2 déc...		.....	.....		
1875	12 do ...	2 do ...		16 mai...	23 déc.....		
1876	8 do ...	26 nov.		28 avril	27 do		
1877	2 do ..	30 do ..		17 mars.	10 janv.'78		
1878	8 avril.	3 déc...		23 avril.	30 déc.....		
1879	2 mai...	3 do ...		25 do .	28 do		
1880	28 avril..	15 nov..		28 do ..	30 do		
1881	.....	5 déc...		25 do .	31 do		
1882	21 avril.	3 do ...		28 do .	.....		

N° 2.—Tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture des canaux de Lachine, Beauharnois et Cornwall.

Années.	Canal Lachine.			Canal Beauharnois.			Canal Cornwall.		
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.
1831	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1832	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	.....	22 nov	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	1er mai	25 do	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	26 avril	24 do	213	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	23 do	23 do	215	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	11 do	23 do	227	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	21 do	23 do	217	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	1er mai	25 do	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	2 do	26 do	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	4 do	28 do	209	.....	.....	.....	10 avril	28 nov	233
1844	23 avril	17 do	209	.....	.....	.....	24 do	2 déc	223
1845	5 mai	28 do	208	11 oct	26 nov	47	28 do	29 nov	216
1846	6 do	9 déc	218	16 avril	29 do	228	20 do	2 déc	227
1847	5 do	13 do	223	5 mai	28 do	209	1er mai	4 do	218
1848	24 avril	11 do	232	12 avril	30 do	233	7 avril	9 do	237
1849	21 do	10 do	234	19 do	8 déc	234	7 do	6 do	244
1850	22 do	7 do	230	26 do	4 do	223	20 do	7 do	232
1851	22 do	10 do	233	25 do	25 nov	215	25 do	12 do	232
1852	7 mai	16 do	224	2 mai	13 déc	226	1er mai	16 do	230
1853	20 do	2 do	197	29 avril	24 nov	209	29 avril	14 do	230
1854	13 do	2 do	204	1er mai	2 déc	216	30 do	10 do	225
1855	1er do	28 nov	212	1er do	28 nov	212	30 do	18 do	223
1856	1er do	3 déc	217	1er do	1er déc	215	28 do	6 do	223
1857	4 do	27 nov	208	2 do	26 nov	209	1er mai	12 do	226
1858	25 avril	1er déc	221	26 avril	26 do	215	26 avril	7 do	226
1859	21 do	30 nov	224	19 do	29 do	225	20 do	7 do	232
1860	20 do	5 déc	230	19 do	3 déc	229	21 do	10 do	234
1861	24 do	4 do	225	24 do	3 do	224	24 do	12 do	233
1862	4 mai	6 do	216	30 do	30 nov	215	1er mai	12 do	226
1863	4 do	10 do	220	2 mai	4 déc	217	4 do	12 do	222
1864	25 avril	10 do	229	24 avril	3 do	224	27 avril	10 do	227
1865	1er mai	12 do	226	25 do	7 do	227	26 do	13 do	231
1866	2 do	13 do	226	30 do	8 do	223	30 do	13 do	227
1867	1er do	2 do	216	29 do	2 do	218	1er mai	1 do	215
1868	27 avril	5 do	223	27 do	2 do	220	27 avril	8 do	226
1869	3 mai	7 do	218	3 mai	3 nov	212	3 mai	7 do	219
1870	29 avril	10 do	226	28 avril	5 déc	222	28 avril	8 do	225
1871	24 do	6 do	227	19 do	2 do	228	20 do	8 do	233
1872	1er mai	7 do	221	1er mai	2 do	216	2 mai	8 do	221
1873	5 do	29 nov	209	1er do	24 nov	208	30 avril	4 do	219
1874	29 avril	4 déc	220	3 do	25 do	207	29 do	4 do	218
1875	1er mai	30 nov	214	3 do	25 do	207	4 mai	6 do	217
1876	1er do	2 déc	216	1er do	29 do	213	1er mai	8 do	222
1877	7 do	4 do	212	5 do	6 déc	216	27 do	8 do	196
1878	6 do	5 do	210	24 avril	6 do	227	22 avril	8 do	231
1879	4 do	4 do	215	1er mai	2 do	216	2 mai	9 do	222
1880	25 avril	27 cov	217	30 avril	28 nov	213	26 avril	6 do	225
1881	1er mai	1er déc	215	25 do	28 do	218	26 do	10 do	229
1882	25 avril	1er do	221	25 do	4 déc	224	25 do	6 do	226

N° 2.—TABLEAU indiquant la date de l'ouverture et de la clôture des canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops.

CANAUX DE WILLIAMSBURG :

Année.	Canal de la Pointe Farran.			Rapide Plat.			Galops.		
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.
1831	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1832	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1844	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1845	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1846	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1847	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1848	13 avril	6 décemb...	238	13 avril	6 décemb...	238	13 avril	6 décemb...	238
1849	9 do	15 do ...	251	9 do	15 do ...	251	9 do	15 do ...	251
1850	27 do	10 do ...	228	27 do	10 do ...	228	27 do	10 do ...	228
1851	25 do	25 novemb...	215	25 do	25 novemb...	215	25 do	25 novemb...	215
1852	13 do	24 do ...	226	13 do	24 do ...	226	13 do	24 do ...	226
1853	1er mai.....	1er décemb	215	1er mai.....	1er décemb	215	1er mai.....	1er décemb .	215
1854	3 do	8 do ...	220	3 do	8 do ...	220	3 do	8 do ...	220
1855	20 avril	15 do ...	230	20 avril	15 do ...	230	20 avril	15 do ...	230
1856	28 do	6 do ...	223	28 do	6 do ...	223	28 do	6 do ...	223
1857	1er mai.....	12 do ...	226	1er mai.....	12 do ...	226	1er mai.....	12 do ...	226
1858	25 avril	11 do ...	231	25 avril	11 do ...	231	25 avril	11 do ...	231
1859	30 do	5 do ...	220	30 do	5 do ...	220	30 do	5 do ...	220
1860	21 do	10 do ...	234	21 do	10 do ...	234	21 do	10 do ...	234
1861	24 do	10 do ...	231	24 do	10 do ...	231	24 do	10 do ...	231
1862	29 do	30 novemb...	216	29 do	30 novemb...	216	29 do	30 novemb...	216
1863	1er mai.....	7 décemb...	221	1er mai.....	7 décemb...	221	1er mai.....	7 décemb...	221
1864	26 avril	10 do ...	229	26 avril	10 do ...	229	26 avril	10 do ...	229
1865	29 do	13 do ...	229	29 do	13 do ...	229	29 do	13 do ...	229
1866	1er mai.....	11 do ...	225	1er mai.....	11 do ...	225	1er mai.....	11 do ...	225
1867	30 avril	6 do ...	221	30 avril	6 do ...	221	30 avril	6 do ...	221
1868	27 do	5 do ...	225	27 do	5 do ...	225	27 do	5 do ...	225
1869	1er mai	3 do ...	217	1er mai.....	3 do ...	217	1er mai	3 do ...	217
1870	23 avril	10 do ...	232	23 avril	10 do ...	232	23 avril	10 do ...	232
1871	21 do	6 do ...	230	21 do	6 do ...	230	21 do	6 do ...	230
1872	1er mai.	7 do ...	221	1er mai.....	7 do ...	221	1er mai.....	7 do ...	221
1873	do	2 do ...	216	do	2 do ...	216	do	2 do ...	216
1874	do	5 do ...	219	do	5 do ...	219	do	5 do ...	219
1875	do	2 do ...	216	do	2 do ...	216	do	2 do ...	216
1876	do	5 do ...	219	do	5 do ...	219	do	5 do ...	219
1877	do	7 do ...	221	do	5 do ...	219	do	5 do ...	219
1878	29 avril	12 do ...	228	29 avril	12 do ...	228	29 avril	12 do ...	228
1879	28 do	9 do ...	226	28 do	9 do ...	226	28 do	9 do ...	226
1880	20 do	11 do ...	236	20 do	11 do ...	236	30 juin.....	11 do ...	165
1881	27 do	10 do ...	228	27 do	10 do ..	228	27 avril	10 do ...	228
1882	24 do	11 do ...	232	24 do	11 do ...	232	24 do	11 do ...	232

N° 2.—TABLEAU indiquant la date de l'ouverture et de la clôture des canaux de Welland, de la baie Burlington et du Sault-Sainte-Marie.

Année.	Canal Welland.			Canal de la baie Burlington.			Saut Sainte-Marie.	
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.
1831	8 avril							
1832	15 mai							
1833	20 do							
1834	10 avril	15 novembre	220					
1835	1er mai							
1836	28 avril							
1837	5 mai							
1838	5 avril							
1839								
1840	2 avril	1er décembre	244					
1841	4 mai	6 do						
1842					9 décembre			
1843		4 décembre		24 avril	20 do	241		17 novemb.
1844	1er avril	4 do	248	6 do	27 do	266	22 avril	23 do
1845	7 mai	29 novembre	207	27 mars	23 do	272	24 do	9 do
1846	3 avril	15 décembre	257	7 avril	27 do	255	16 do	25 do
1847	14 do	9 do	240	10 do	25 do	260	9 mai	26 do
1848	10 do	19 do	258	28 février	25 do	302	26 avril	23 do
1849	3 do	7 do	249	28 mars	26 do	274	9 mai	4 décemb.
1850	1er do	12 do	255	2 avril	19 do	262	3 do	17 novemb.
1851	25 mars	12 do	261	22 mars	24 do	278	23 avril	27 do
1852	13 avril	14 do	245	22 avril	31 do	254	3 mai	23 do
1853	1er do	17 do	261	5 do	30 do	270	28 avril	27 do
1854	3 do	4 do		4 do	18 do	258	28 do	29 do
1855	16 do	12 do	241	14 do	24 do	255	2 mai	30 do
1856	26 do	13 do	232	21 do	18 do	242	3 do	15 do
1857	1er mai	15 do	229	4 do	31 janvier	303	8 do	1er décemb.
1858	7 avril	1er do	245	29 mars	10 do	288	3 do	20 novemb.
1859	1er do	8 do	252	15 do	16 décembre	276	3 do	26 do
1860	1er do	6 do	250	12 do	15 do	278	25 avril	29 do
1861	8 do	12 do	249				3 mai	29 do
1862	15 do	15 do	244	18 avril	21 do	247	27 avril	3 décemb.
1863	13 do	13 do	244	11 do	24 do	257	28 do	1er do
1864	13 do	11 do	242	9 do	23 do	256	2 mai	26 novemb.
1865	17 do	15 do	242	6 do	31 do	269	1er do	3 décemb.
1866	17 do	11 do	238	13 do	22 do	253	5 do	2 do
1867	22 do	7 do	229	15 do	18 do	248	4 do	3 do
1868	15 do	9 do	239	6 do	22 do	261	2 do	3 do
1869	21 do	10 do	234				4 do	29 novemb.
1870	20 do	16 do	241	20 do	12 do	237	29 avril	1er décemb.
1871	5 do	9 do	248				8 mai	29 novemb.
1872	22 do	10 do	233		17 décembre		11 do	26 do
1873	21 do	15 do	239	12 avril	11 do	244	5 do	18 do
1874	9 do	10 do	246	1er do	10 do	254	12 do	2 décemb.
1875	3 mai	15 do	227	28 do	11 do	228	12 do	2 do
1876	17 avril	15 do	243	17 do	16 do	244	8 do	26 novemb.
1877	17 do	5 do	233	11 do	13 do	247	2 do	30 do
1878	9 mai	14 do	220	7 do	20 do	258	8 avril	3 décemb.
1879	5 do	5 do	215	16 do	16 do	245	2 mai	3 do
1880	1er do	30 novembre	214	1er do	9 do	253	28 avril	15 novemb.
1881	29 avril	15 décembre	231	18 do	19 do	246	7 mai	5 décemb.
1882	20 do	5 do	230	5 do	12 do	252	21 avril	3 do

N° 2.—Tableau indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de l'écluse de Saint-Ours et du canal Chambly.

Années.	Ecluse de Saint-Ours.			Canal Chambly.		
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.
1831	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1832	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	.....	.....	.....	.....	17 novembre.....	.....
1844	.....	.....	.....	17 avril.....	27 do	225
1845	.....	.....	.....	21 do	25 do	219
1846	.....	.....	.....	22 do	21 do	214
1847	.....	.....	.....	18 mai	29 do	196
1848	.....	.....	.....	19 avril.....	.....	.....
1849	.....	.....	.....	21 mai.....	1er décembre.....	195
1850	14 avril.....	6 décembre.....	237	19 avril.....	5 do	231
1851	9 do	22 novembre.....	228	20 mai.....	19 novembre.....	184
1852	10 do	13 décembre.....	248	28 avril.....	14 décembre	231
1853	13 do	4 do	236	28 do	2 do	219
1854	19 do	4 do	230	2 mai.....	2 do	215
1855	23 do	30 novembre.....	222	2 do	29 novembre.....	212
1856	18 do	2 décembre.....	229	28 avril.....	1er décembre.....	218
1857	17 do	4 do	232	7 mai.....	4 do	212
1858	9 do	19 novembre.....	225	27 avril.....	19 novembre	207
1859	5 do	3 décembre.....	243	15 do	3 décembre.....	233
1860	4 do	5 do	246	22 do	2 do	215
1861	16 do	3 do	228	25 do	3 do	223
1862	25 do	2 do	222	6 mai.....	4 do	213
1863	29 do	3 do	219	1er do	8 do	222
1864	7 do	9 do	247	25 avril.....	7 do	227
1865	16 do	9 do	238	25 do	8 do	228
1866	9 do	12 do	248	1er mai.....	12 do	226
1867	26 do	2 do	221	1er do	5 do	219
1868	30 mars.....	2 do	248	5 do	2 do	212
1869	28 avril.....	1er do	217	28 avril.....	29 novembre.....	215
1870	12 do	5 do	238	4 mai.....	3 décembre.....	214
1871	20 mars.....	28 novembre.....	254	3 do	28 novembre	210
1872	20 avril.....	1er décembre.....	226	1er do	2 décembre.....	216
1873	1er mai	16 novembre	200	25 avril	20 novembre.....	210
1874	16 avril.....	25 do	224	25 do	25 do	215
1875	16 do	22 do	221	1er mai.....	22 do	206
1876	19 do	30 do	226	1er do	28 do	212
1877	10 do	5 décembre.....	240	1er do	2 décembre.....	216
1878	1er do	12 do	256	1er do	6 do	220
1879	23 do	24 novembre	216	5 do	6 do	216
1880	7 do	22 do	230	20 avril.....	25 novembre.....	220
1881	1er do	25 do	239	2 mai.....	28 do	211
1882	13 do	28 do	230	2 do	30 do	213

N° 3.—TABLEAU indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de l'écluse Sainte-Anne, des canaux de Carillon, de la Chute à Blondeau et de Grenville.

Années.	Ecluse de Sainte-Anne.			Canal de Carillon.			Canal de la Chute à Blondeau.			Canal de Grenville.
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.
1832	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	26 juin.....	27 novemb...	155	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1844	28 avril.....	25 do ...	232	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1845	24 do	28 do ...	219	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1846	11 do	29 do ...	233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1847	5 mai.....	29 do ...	209	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1848	16 avril.	30 do ...	229	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1849	20 do	6 décemb...	231	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1850	29 do	5 do ...	221	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1851	17 do	24 novemb...	222	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1852	30 do	15 décemb...	230	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1853	24 do	28 novemb...	219	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1854	29 do	2 décemb...	218	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1855	30 do	27 novemb...	212	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1856	25 do	1er décemb .	221	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1857	25 do	4 do ...	224	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1858	19 do	29 novemb...	225	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1859	18 do	28 do ...	225	29 avril...	28 nov. ...	214	29 avril...	28 nov. ...	214	29 avril.....
1860	21 do	2 décemb...	226	30 do ...	29 do ...	214	30 do ...	29 do ...	214	28 do .....
1861	27 do	2 do ...	220	3 mai...	29 do ...	210	3 mai...	29 do ...	210	3 mai.....
1862	29 do	2 do ...	218	3 do ...	30 do ...	212	3 do ...	30 do ...	212	3 do .....
1863	28 do	5 do ...	222	1er do ...	2 déc. ...	217	1er do ...	2 déc. ...	217	1er do .....
1864	23 do	1 do ...	223	2 do ...	30 nov. ...	213	2 do ...	30 nov. ...	213	2 do .....
1865	12 do	5 do ...	238	1er do ...	30 do ...	214	1er do ...	30 do ...	214	1er do .....
1866	25 do	6 do ...	226	3 do ...	30 do ...	212	3 do ...	30 do ...	212	3 do .....
1867	1er mai.....	3 do ...	217	7 do ...	30 do ...	208	7 do ...	30 do ...	208	7 do .....
1868	18 avril.....	27 novemb...	224	2 do ...	30 do ...	213	2 do ...	30 do ...	213	2 do .....
1869	29 do	21 do ...	215	3 do ...	26 do ...	207	3 do ...	26 do ...	207	3 do .....
1870	19 do	30 do ...	226	27 avril...	6 déc. ...	224	27 avril...	6 déc. ...	224	27 avril.....
1871	13 do	27 do ...	229	1er mai...	27 nov. ...	211	1er mai...	27 nov. ...	211	1er mai.....
1872	29 do	29 do ...	215	2 do ...	1er déc. ...	214	2 do ...	1er déc. ...	214	23 do .....
1873	24 do	20 do ...	211	1er do ...	18 nov. ...	202	1er do ...	18 nov. ...	202	1er do .....
1874	4 mai.....	26 do ...	207	6 do ...	15 do ...	194	6 do ...	18 do ...	197	6 do .....
1875	3 do	22 do ...	204	1er do ...	20 do ...	204	6 do ...	20 do ...	199	7 do .....
1876	1er do	29 do ...	213	1er do ...	30 do ...	214	6 do ...	30 do ...	209	8 do .....
1877	21 avril.....	4 décemb...	225	26 avril...	5 déc. ...	224	1er do ...	5 déc. ...	219	1er do .....
1878	15 do	6 do ...	234	19 do ...	6 sept. ...	141	19 avril...	6 sept. ...	141	3 do .....
1879	21 do	3 do ...	227	1er mai...	24 nov. ...	208	1er mai...	24 nov. ...	208	5 do .....
1880	24 do	24 novemb..	243	29 avril...	23 do ...	209	29 avril...	23 do ...	209	24 avril.....
1881	18 do	21 do ...	216	29 do ...	26 do ...	212	29 do ...	26 do ...	212	2 mai.....
1882	11 do	30 do ...	233	28 do ...	24 do ...	210	28 do ...	24 do ...	210	1er do .....

N° 3.—TABLEAU indiquant la date de la clôture du canal de Grenville ainsi que de l'ouverture et de la clôture du canal Rideau.

Année	Canal de Grenville.		Canal Rideau.							
			Ottawa.		Jones' Falls.		Brewer's Upper Mills		Kingston.	
	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1832	.....	.....	29 mai....	14 nov ...	20 juillet.	14 nov ...	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	8 do ...	1 do ...	7 juin...	7 do ...	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	17 avril...	14 do ...	28 avril...	13 do ...	.....	.....	.....	.....
1835	.....	.....	27 do ...	16 do ...	23 do ...	23 do ...	.....	.....	.....	.....
1836	.....	.....	10 mai....	15 do ...	6 mai....	16 do ...	1er mai...	20 nov ...	.....	.....
1837	.....	.....	2 do ...	1er déc ...	30 avril...	23 do ...	1er do ...	22 do ...	.....	.....
1838	.....	.....	2 do ...	19 nov ...	25 do ...	24 do ...	1er do ...	23 do ...	.....	.....
1839	.....	.....	22 avril...	23 do ...	29 do ...	24 do ...	1er do ...	24 do ...	.....	.....
1840	.....	.....	22 do ...	24 do ...	23 do ...	22 do ...	1er do ...	.....	.....	.....
1841	.....	.....	28 do ...	24 do ...	30 do ...	24 do ...	.....	.....	.....	.....
1842	.....	.....	23 do ...	25 do ...	22 do ...	26 do ...	.....	.....	.....	.....
1843	.....	.....	2 mai....	27 do ...	29 do ...	29 do ...	.....	.....	.....	.....
1844	.....	.....	24 avril...	23 do ...	22 do ...	23 do ...	1er mai...	24 nov ...	.....	.....
1845	.....	.....	26 do ...	28 do ...	26 do ...	28 do ...	26 avril...	27 do ...	.....	.....
1846	.....	.....	21 do ...	2 déc....	19 do ...	30 do ...	19 do ...	1er déc...	.....	.....
1847	.....	...	4 mai....	28 nov ...	1er mai...	29 do ...	5 mai....	24 nov ...	.....	.....
1848	.....	.....	17 avril...	27 do ...	20 avril...	30 do ...	21 avril...	29 do .	1er mai...	30 nov ...
1849	.....	.....	16 mai....	30 do ...	26 do ...	30 do ...	26 do ...	30 do ...	2 do ...	30 do ...
1850	.....	.....	3 do ...	2 déc....	2 mai....	30 do ...	30 do ...	30 do ...	1er do ...	1er déc...
1851	.....	.....	28 avril...	24 nov ...	26 avril...	12 do ...	26 do ...	17 do ...	25 avril...	30 nov ...
1852	.....	.....	4 mai....	24 do ...	1er mai...	23 do ...	3 mai....	23 do ...	1er mai...	30 do ...
1853	.....	.....	27 avril...	24 do ...	27 avril...	27 do ...	26 avril...	29 do ...	1er do ...	30 do ...
1854	.....	.....	1er mai...	22 do ...	27 do ...	29 do ...	28 do ...	29 do ...	1er do ...	30 do ...
1855	.....	.....	30 avril...	25 do ...	2 mai....	28 do ...	1er mai...	28 do ...	1er do ...	28 do ...
1856	.....	.....	1er mai...	27 do ...	1er do ...	28 do ...	1er do ...	28 do ...	1er mai...	28 do ...
1857	.....	.....	2 do ...	25 do ...	22 avril...	21 do ...	23 avril...	23 do ...	23 avril...	23 do ...
1858	.....	.....	2 do ...	21 do ...	1er mai...	19 do ...	1er mai...	16 do ...	1er mai...	22 do ...
1859	28 nov ...	214	27 avril...	19 do ...	20 avril...	23 do ...	16 avril...	27 do ...	16 avril...	30 do ...
1860	29 do ...	214	2 mai....	28 do ...	1er mai...	25 do ...	1er mai...	26 do ...	1er mai...	29 do ...
1861	29 do ...	210	30 avril...	26 do ...	2 do ...	23 do ...	1er do ...	20 do ...	1er do ...	25 do ...
1862	30 do ...	212	1er mai...	27 do ...	1 do ...	19 do ...	1er do ...	22 do ...	1er do ...	30 do ...
1863	2 déc....	217	1er do ...	28 do ...	4 do ...	26 do ...	2 do ..	27 do ...	1er do ...	30 do ...
1864	30 nov ...	213	1er do ...	2 déc....	1 do ...	29 do ...	27 avril...	28 do ...	27 avril...	30 do ...
1865	30 do ...	214	27 avril...	4 do ...	24 avril...	30 do ...	24 do ...	29 do ...	25 do ...	6 déc....
1866	30 do ...	212	1er mai...	6 do ...	3 mai ...	2 déc....	1er mai...	2 déc ...	1er mai...	4 do ...
1867	30 do ...	208	1er do ...	5 do ...	1er do ...	20 nov ...	1er do ...	25 nov ...	1er do ...	30 nov ...
1868	30 do ...	213	30 avril...	30 nov ...	1er do ...	22 do ...	1er do ...	30 do ...	1er do ...	29 do ...
1869	26 do ...	207	6 mai....	27 do ...	1er do ...	15 do ...	1er do ...	15 do ...	1er do ...	14 do ...
1870	6 déc....	224	2 do ...	5 déc....	1er do ...	28 do ...	27 avril...	25 do ...	28 avril...	27 do ...
1871	27 nov ...	211	22 avril...	29 nov ...	20 avril...	24 do ...	15 do ...	28 do ...	21 do ...	26 do ...
1872	18 déc....	210	3 mai....	30 do ...	1er mai...	27 do ...	1er mai...	28 do ...	1er mai...	26 do ...
1873	18 nov ...	202	5 do ...	19 do ...	1er do ...	13 do ...	1er do ...	13 do ...	1er do ...	21 do ...
1874	25 do ...	204	5 do ...	26 do ...	1er do ...	20 do ...	29 avril...	24 do ...	1er do ...	20 do ...
1875	20 do ...	198	5 do ...	22 do ...	4 do ...	15 do ...	1er mai...	22 do ...	3 do ...	18 do ...
1876	30 do ...	207	6 do ...	5 déc....	4 do ...	25 do ...	4 do ...	30 do ...	5 do ...	27 do ...
1877	5 déc....	219	1 do ...	3 do ...	2 do ...	16 do ...	30 avril...	15 do ...	30 avril...	30 do ...
1878	6 sept....	157	1 do ...	4 do ...	1 do ...	29 do ...	1er mai..	30 do ...	1er mai...	30 do ...
1879	24 nov....	204	5 do ...	23 nov ...	5 do ...	21 do ...	5 do ...	26 do ...	5 do ...	21 do ...
1880	23 do ...	214	28 avril...	24 do ...	28 avril...	17 do ...	27 avril...	25 do ...	27 avril...	17 do ...
1881	26 do ...	209	2 mai....	23 do ...	2 mai....	21 do ...	2 mai ...	23 do ...	2 mai ...	20 do ...
1882	24 do ...	208	1er do ...	27 do ...	2 do ...	20 do ...	1er do ...	20 do ...	1er do ...	19 do ...

N° 4.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Trent, de 1867 à 1882.

Années.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouverte.
1867	.....	15 novembre	.....
1868	1er mai	14 do	198
1869	10 do	2 décembre	207
1870	9 do	24 novembre	200
1871	10 avril	10 do	215
1872	29 do	11 do	197
1873	16 do	24 do	228
1874	15 do	5 do	205
1875	16 do	29 do	228
1876	19 do	24 do	220
1877	26 do	25 décembre	244
1878	1er mai	25 novembre	209
1879	29 avril	8 décembre	224
1880	7 do	10 novembre	218
1881	26 do	25 do	214
1882	15 mars	18 do	249

Fourni par Thomas D. Belcher, ingénieur surveillant, le 14 avril 1883, suivant n° 33558.

N° 5.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIE.—Le tableau suivant, emprunté au rapport des commissaires des canaux de l'Etat de New-York, indique la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Hudson, depuis le 3 mars 1824 jusqu'en 1877; l'ouverture du canal Champlain, depuis le 1er mai 1857 jusqu'en 1882; ainsi que les dates de l'ouverture et de la fermeture du canal Erié, de 1824 à 1882, et l'ouverture du lac Erié, depuis 1827 jusqu'en 1877.

	Rivère Hudson.			Canal Champlain.		Canal Érié.			Lac Érie.
Années.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.
1824	3 mars	5 janvier....	309	.....	Impossible de se procurer les détails.	30 avril	4 décemb...	219	
1825	6 do	13 décemb...	283	.....		12 do	5 do ...	238	
1826	25 février	24 do ...	302	.....		20 do	18 do ...	243	
1827	20 mars.....	25 novemb...	251	.....		22 do	18 do ...	241	21 avril ...1827
1828	8 février	28 décemb...	220	.....		27 mars	20 do ...	269	1er avril...1828
1829	1er avril	11 janvier ...	286	.....		2 mai	17 do ...	230	10 mai 1829
1830	15 mars.....	25 décemb...	283	.....		20 avril	17 do ...	242	5 do ...1830
1831	15 do	6 do ...	263	.....		16 do	1 do ...	230	8 do ...1831
1832	25 do	21 do ...	289	.....		25 do	21 do ...	241	27 avril ...1832
1833	21 do	13 do ...	277	.....		19 do	12 do ...	238	23 do ...1833
1834	28 février	15 do ...	291	.....		17 do	12 do ...	240	6 do ...1834
1835	25 mars.....	30 novemb...	268	.....		15 do	30 novemb...	230	8 mai 1835
1836	4 avril.....	7 décemb...	248	.....		25 do	26 do ...	216	27 avril ...1836
1837	27 mars.....	14 do ...	261	.....		20 do	9 décemb...	234	16 mai 1837
1838	19 do	25 novemb...	257	.....		12 do	25 novemb...	228	31 mars ...1838
1839	25 do	18 décemb...	286	.....		20 do	16 décemb...	241	11 avril ...1839
1840	25 février	5 do ...	285	.....		20 do	3 do ...	228	27 do ...1840
1841	24 mars	19 do ...	286	.....		24 do	30 novemb...	221	14 do ...1841
1842	4 février	28 novemb...	308	.....		20 do	28 do ...	222	7 mars ...1842
1843	13 avril.....	10 décemb...	242	.....		1er mai.....	30 do ...	214	6 mai 1843
1844	18 mars	17 do ...	278	.....		18 avril	26 do ...	222	14 mars ...1844
1845	24 février....	3 do ...	283	.....		15 do	29 do ...	228	3 avril ...1845
1846	18 mars	14 do ...	275	.....		16 do	25 do ...	224	11 do ...1846
1847	7 avril.....	25 do ...	263	.....		1er mai	30 novemb...	214	23 do ...1847
1848	22 mars	27 do ...	292	.....		1er do	9 décemb...	223	9 do ...1848
1849	19 do	26 do .	286	.....		1er do	5 do ...	219	25 mars ...1849
1850	10 do	17 do ...	282	.....		22 avril	11 do ...	234	25 do ...1850
1851	25 février	14 do ...	293	.....		15 do	5 do ...	235	2 avril ...1851
1852	28 mars	22 do ...	270	.....		20 do	16 do ...	239	20 do ...1852
1853	23 do	21 do ...	274	.....		20 do	20 do ...	245	14 do ...1853
1854	17 do	8 do ...	266	.....		1er mai	3 do ...	217	29 do ...1854
1855	27 do	20 do ...	268	.....		1er do	10 do ...	224	21 do ...1855
1856	11 avril.....	14 do ...	248	.....		5 do	4 do ...	214	2 mai 1856
1857	27 février....	27 do ...	303	.....		6 do	15 do ...	223	27 avril ...1857
1858	20 mars	17 do ...	273	.....		28 avril	8 do ...	225	15 do ...1858
1859	13 do	10 do ...	273	.....		15 do	12 do ...	242	7 do ...1859
1860	6 do	14 do ...	283	.....		25 do	12 do ...	232	17 do ...1860
1861	5 do	23 do ...	294	.....		1er mai	10 do ...	224	13 do ...1861
1862	4 avril.....	19 do ...	259	.....		1er do	10 do ...	224	15 do ...1862
1863	4 do	11 do ...	253	.....		1er do	9 do ...	223	3 do ...1863
1864	11 mars	12 do ...	277	.....		30 avril	8 do ...	223	13 do ...1864
1865	22 do	16 do ...	270	.....		1er mai	12 do ...	226	26 do ...1865
1866	20 do	15 do ...	271	.....		1er do	12 do ...	226	28 do ...1866
1867	26 do	8 do ...	257	1er mai.....		6 do	20 do ...	229	21 do ...1867
1868	24 do	5 do ...	252	5 do		4 do	7 do ...	217	19 do ...1868
1869	5 avril	9 do ...	248	7 do		6 do	10 do ...	218	1er mai.....1869
1870	31 mars	17 do ...	261	10 do		10 do	8 do ...	213	16 avril ...1870
1871	12 do	29 novemb...	263	24 avril		24 avril	1er do ..	220	1er do ...1871
1872	7 avril	9 décemb...	247	13 mai.....		13 mai	1er do ...	202	6 mai 1872
1873	16 do	22 novemb...	221	15 do		15 do	5 do ...	205	29 avril ...1873
1874	19 mars	12 décemb...	269	5 do		5 do	5 do ...	219	18 do ...1874
1875	13 avril	29 novemb...	229	18 do		18 do	30 novemb...	197	12 mai 1875
1876	1er do	2 décemb...	245	4 do		4 do	1er décemb...	211	4 do ...1876

N° 5.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ—*Fin.*

	Rivière Hudson.			Canal Champlain.		Canal Érié.			Lac Érié.
Années.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouv'te.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.	Ouverture.
1877	30 mars	31 décemb...	277	8 mai	Impos. de se procur. les détails.	8 mai	7 décemb...	214	17 avril ...1877
1878	.....	.....	.....	15 avril		15 avril	11 do ...	241	1878
1879	.....	.....	.....	8 mai		8 mai	6 do ...	213	1879
1880	.....	.....	.....	16 avril		16 avri	21 novemb...	220	1880
1881	.....	.....	.....	12 mai		12 mai	8 décemb...	211	1881
1882	.....	.....	.....	11 avril		11 avril	7 do ...	241	1882

N° 6.—Tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1882.

	Québec.		Montréal.		Kingston.		Toronto.	
Années.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1814	28 avril	7 déc.						
1815	28 do	5 do						
1816	23 do	29 do						
1817	6 mai	5 déc.						
1818	27 avril	1er do						
1819	30 do	7 do						
1820	24 do	1er do						
1821	3 mai							
1822	29 avril	3 déc.						
1823	25 do							
1824	20 do	11 déc.						
1825	19 do							
1826	22 do	21 déc.						
1827	14 do							
1828	12 do							
1829	18 do							
1830	17 do	4 déc.						
1831	21 do	30 nov.				19 déc.		
1832	29 do	30 do			27 avril	4 do		
1833	19 do	25 do			7 do	1er jan. '34.		
1834	18 do	9 déc.			19 mars	22 déc.		
1835	4 mai	1er do			6 avril	31 do		
1836	10 do	1er do			23 do	26 do		
1837	2 do	12 do			11 do	16 jan. '38..		
1838	1er do	26 nov.			6 do	18 déc.		
1839	23 avril	19 déc.			8 do	26 do		
1840	21 do	2 do			19 mars	23 do		
1841	4 mai	14 do			23 avril	31 do		
1842	26 avril	2 do			24 mars	31 do		
1843	5 mai	1er do			25 avril	3 jan. '44..		
1844	23 avril	29 nov.			9 mars	12 do '45..		
1845	23 do	2 déc.			2 avril	9 do '46..		
1846	14 do	9 do			31 mars			
1847	11 mai	3 do			11 avril	6 jan. '48..		
1848	18 avril	5 do			3 do	30 déc.		
1849	24 do	7 do			3 do	31 do		
1850	26 do	10 do			5 do	26 do		
1851	22 do	5 do			2 do	22 do		
1852	30 do	19 do			19 do	14 jan. '53..		
1853	26 do	3 do			4 do	5 do '54..		
1854	5 mai	5 do	25 avril	6 déc.	10 do	13 do '55..		
1855	8 do	27 nov	28 do	12 do	17 do	1er do '56..	2 avril	19 déc.
1856	22 avril	2 déc.	24 do	3 do	8 do	31 déc.	17 do	22 do
1857	28 do	4 do	18 do	13 do	2 do	2 fév. '58..	27 fév	30 do
1858	16 do	3 do	9 do	12 do	26 do	8 jan. '59..	4 mars	21 do
1859	26 do	29 nov.	4 do	11 do	15 do	25 déc.	7 fév.	30 do
1860	20 do	8 déc.	10 do	7 do	12 do	10 jan. '61..	10 jan.	31 do
1861	26 do	17 do	24 do	22 do	8 do	4 do '62..	2 do	31 do
1862	11 do	5 do	23 do	7 do	14 do	17 do '63...	2 do	30 do
1863	1er mai	4 do	25 do	12 do	16 do	1er do '64...	7 do	21 do
1864	19 avril	13 do	13 do	11 do	5 do	4 do '65..	3 fév.	29 do
1865	18 do	9 do	10 do	16 do	28 mars	5 do '66..	25 mars	30 do
1866	27 do	15 do	19 do	15 do	11 avril	5 do '67..	3 avril	26 do
1867	17 do	29 nov.	22 do	6 do	8 do	18 déc.	28 mars	9 do
1868	23 do	28 do	17 do	9 do	31 mars	24 do	6 avril	12 do
1869	27 do	27 do	25 do	6 do	17 avril	8 jan. '70..	1er do	3 do
1870	16 do	2 déc.	18 do	18 do	13 do	31 déc.	3 do	24 do
1871	22 do	27 nov.	8 do	1er do	16 mars	25 do	11 mars	30 nov.
1872	30 do	26 do	1er mai	8 do	22 avril	21 do	12 avril	10 déc.
1873	28 do	22 do	25 avril	26 nov.	24 do	14 jan. '74..	14 do	26 nov.
1874	28 do	25 do	25 do	13 déc.	28 mars	5 do '75..	16 mars	20 déc.

N° 6.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1882—*Fin.*

	QUÉBEC.		MONTRÉAL.		KINGSTON.		TORONTO.	
Années.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture	Clôture.
1875	29 avril	23 nov.	3 mai ...	29 nov. ...	19 avril	23 déc.	16 avril ...	30 nov.
1876	6 mai	24 do	27 avril ...	10 déc. ...	18 do	20 do	11 do ...	9 déc.
1877	25 avril	26 do	17 do ...	2 jan. '78	9 do	8 jan. '78..	25 mars ...	19 do
1878	20 do	25 do	30 mars ...	23 déc. ...	11 mars	2 do '79 ..	9 do ...	16 do
1879	29 do	28 do	24 avril ...	19 do ...	21 avril	28 déc.	25 do ...	24 do
1880	30 do	27 do	17 do ...	3 do ...	23 mars	21 do	19 fév. ...	8 do
1881	1 mai	24 do	21 do ...	2 jan. '82	12 avril	12 jan. '82..	16 avril ...	19 do
1882	5 do	25 do	11 do ...	9 déc. ...	7 mars	.....	27 fév. ...	9 do

(*Voir* annexe n° 47 du rapport général de 1867, de la page 405 à la page 412.)

N° 7.—TABLEAU COMPARATIF des dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent, à Québec.

En l'année	La rivière Saint-Charles a débâclé le	La rivière Saint-Charles a prise le	La navigation du Saint-Laurent s'est ouverte le	La navigation du Saint-Laurent s'est fermée le
1860	.....	18 décembre	.....	.....
1861	16 avril	.....	.....	.....
1862	.....	.....	.....	.....
1863	1er mai	10 décembre	.....	.....
1864	10 avril	10 novembre	.....	.....
1865	.....	20 décembre	.....	.....
1866	20 avril	5 do	26 avril	24 novembre
1867	29 do	18 novembre	.....	26 do
1868	23 do	3 décembre	24 avril	1er décembre
1869	24 do	17 do	30 do	30 novembre
1870	.....	29 novembre	23 do	22 do
1871	17 avril	.....	17 do	1er décembre
1872	22 do	19 novembre	27 do	22 novembre
1873	27 do	.....	29 do	24 do
1874	8 mai	.....	9 mai	.....
1875	10 do	.....	26 avril	23 novembre
1876	5 do	26 novembre	6 mai	.....
1877	18 avril	27 do	.....	.....
1878	5 do	28 do	.....	.....
1879	10 do	29 do	.....	.....
1880	19 do	29 do	.....	.....
1881	12 do	28 do	.....	.....
1882	25 do	28 do	.....	.....

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis 1860 jusqu'à 1876 inclusivement, ont été consignées par M. Simons, qui a rempli pendant longtemps les fonctions d'ingénieur auprès des commissaires du port de Québec; elles sont enregistrées au bureau local du département de la marine et des pêcheries, à Québec. Celles de 1876 à 1882 ont été transmises par A. H. Verret, secrétaire-trésorier des commissaires du port de Québec, le 19 avril 1883. (*Voir* n° 33758.)

(*Voir* rapport de R. Steckel, 16 juin 1876, concernant la formation, le mouvement et la débâcle de la glace, etc., dans le port de Québec, 1875-76, à l'annexe n° 7 de ce rapport, page 339.)

N° 8.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation dans le port de Québec, chaque année depuis 1830 jusqu'à 1882, inclusivement, compilé par M. N. L. G. Belleau, régistraire, douane, Québec.

Années.	Arrivages de Montréal. — Vapeurs.	Arrivages de la mer. — Navires.	Départs pour la mer.	Années.	Arrivages de Montréal. — Vapeurs.	Arrivages de la mer. — Navires.	Départs pour la mer.
1830.....	17 avril	26 avril	4 décemb...	1857.....	17 avril	28 vril	24 novemb...
1831.....	21 do	16 do	30 novemb...	1858.....	18 do	29 do	25 do .....
1832.....	29 do	4 mai.....	30 do ...	1859.....	22 do	29 do	28 do .....
1833.....	18 do	10 do	25 do ...	1860.....	26 do	28 do	26 do .....
1834.....	18 do	6 do	24 do ...	1861.....	26 do	22 do	26 do .....
1835.....	4 mai.....	2 do	25 do ...	1862	30 do	16 do	29 do .....
1836.....	11 do	11 do	26 do ...	1863.....	3 mai	3 mai	27 do .....
1837.....	1er do	29 avril	18 do ...	1864.....	21 avril	27 avril	30 do .....
1838.....	28 avril	3 mai.....	20 do ...	1865.....	21 do	29 do	28 do .....
1839.....	21 do	8 do	23 do ...	1866.....	26 do	28 do	1er décemb..
1840.....	19 do	25 avril	29 do ...	1867.....	3 mai	17 do	29 novemb...
1841.....	1er mai.....	29 do	28 do ...	1868.....	28 avril	23 do	28 do .....
1842.....	21 avril	3 mai	28 do ...	1869.....	30 do	27 do	27 do .....
1843.....	5 mai	18 avril	28 do ...	1870.....	25 do	16 do	2 décemb...
1844.....	24 avril	3 mai	23 do ...	1871.....	18 do	22 do	27 novemb...
1845.....	25 do	1er do	26 do ...	1872.....	6 mai.....	30 do	26 do ...
1846.....	17 do	24 avril	27 do ...	1873.....	2 do	28 do	22 do ...
1847.....	8 mai	8 mai.....	26 do ...	1874.....	10 do	28 do	25 do ...
1848.....	6 avril	1er do	21 do ...	1875.....	9 do	29 do	23 do ...
1849.....	25 do	28 avril	25 do ...	1876.....	9 do	6 mai	24 do ...
1850.....	25 do	28 do	28 do ...	1877.....	26 avril	25 avril	26 do ...
1851.....	22 do	20 do	29 do ...	1878.....	21 do	20 do	25 do ...
1852.....	30 do	15 do	4 décemb...	1879.....	2 mai.....	29 do	28 do ...
1853.....	23 do	24 do	26 novemb...	1880.....	1er do	30 do	27 do ...
1854.....	5 mai.....	29 do	29 do ...	1881.....	27 avril	1er mai.....	24 do ...
1855.....	6 do	6 mai	22 do ...	1882.....	28 do	5 do	25 do ...
1856.....	27 avril	20 avril	23 do ...				

(Pour ce qui est des arrivages et des départs de navires à Québec, Montréal, Kingston et Toronto avant 1867, *voir* annexe 48 du rapport général de cette année-là, depuis la page 412 jusqu'à la page 420 inclusivement.)

N° 9.—PORT DE MONTRÉAL.

NOTES EMPRUNTÉES AUX RAPPORTS DU MAITRE DE PORT INDIQUANT LES DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION DEPUIS 1864 JUSQU'AU 9 DÉCEMBRE 1882.

1864—La glace, dans le port, commença à se rompre et à se mettre en mouvement le 7 avril; le 13, le fleuve était libre; clôture de la navigation le 13 décembre.

1865—Le 1er janvier, l'eau monta peu à peu; le 14, la glace se mit en mouvement et elle s'arrêta le 15.

1866—Ouverture de la navigation le 19 avril. Le 5 janvier 1866 le fleuve était couvert de glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.

1867—Le 1er janvier, la glace était au niveau des quais et prenait rapidement; le 9, elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, et le 22 le port était libre.

1868—L'hiver fut extraordinairement froid; le fleuve prit de bonne heure; des attelages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, un refoulement; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville; la glace continua de marcher le 14 et le 15, et le 17 le port était libre.

1869—Le fleuve prit de bonne heure; le premier attelage traversa à Saint-Lambert le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace prise pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement; le 18, nouveau refoulement; le 19, refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'au 23, date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le port était libre.

1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à-vis de la ville est libre; le 8, les piétons traversent; le 9, refoulement de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13; le 15, des attelages traversent; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mars, la glace n'était pas sûre vis-à-vis de la ville. Le 9 avril eut lieu le premier refoulement; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le port est libre.

1871—Le fleuve prend le 4 janvier; le 6, le temps s'adoucit; refoulement de la glace; le 11 des attelages traversent; le 15 mars, léger refoulement; le 17, nouveau refoulement. On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mouvement de la glace continue; le 10, le port est libre.

1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avril, premier refoulement de la glace; le 28, le port est libre, et le 1er mai des bâtiments arrivent.

1873—Le 1er janvier la glace était prise et ferme; les attelages traversaient. Le 11 avril, refoulement de la glace qui se continue tous les jours jusqu'au 21, date de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.

1874—Le 17 janvier le fleuve était pris; le 21, des attelages traversaient. Le 18 avril, premier refoulement; le 23, le port est libre; le 25, un certain nombre de petites embarcations arrivent. Le pont de glace au Cap-Rouge a tenu bon jusqu'au 9 mai.

1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis la ville, était couvert de glaces flottantes; des attelages ont traversé en aval d'Hochelaga le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid que l'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avril; le 29, le port est libre; le 1er mai, on plante le mai sur la glace vis-à-vis Longueuil; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville; le 7, le pont de glace, au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête; le 21, des attelages traversent à la ville.

1876—La glace était prise et ferme dès le commencement de janvier; elle devint dangereuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement, qui se renouvelle tous les jours jusqu'au 26. Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. Le 19 décembre la glace était bonne, et les gens traversaient à pied. Le 23, on traversait en voiture.

1877—Glace prise dès le commencement de l'année. Beau temps doux en avril; le 5, la glace commence à se gâter; le 8, premier refoulement de la glace, qui commence à descendre; le 14, le chenal est libre jusqu'à Hochelaga; le 17, le remorqueur *Francis* arrive de Boucherville. Le temps a été doux cet automne; la navigation était encore ouverte le 31 décembre.

1878 - Le 1er janvier, le bateau-passeur de Longueuil fait encore le service; dans l'après-midi, il quitte le port pour Boucherville avec un parti d'excursionnistes. Le 17, les gens traversent à pied sur la glace; le 24, on traverse en voiture sans danger. La journée du 7 janvier fut la plus froide de l'hiver; à 8 a.m., 15° au-dessous de zéro. Des chemins furent pratiqués le 1er février; le 18 on en fit un pour aller à Laprairie, et le dernier du mois, ces chemins étaient regardés comme dangereux. Le 1er mars, le thermomètre descend; le 2, des voitures traversent de nouveau à Saint-Lambert et à Laprairie. On cesse de traverser le 12, et le 16 on aperçoit l'eau pour la première fois. Le 18, premier refoulement de la glace; le 22, le chenal est libre jusqu'à la Pointe-aux-Trembles; le 29, le steamer *Montarville* entre dans le port, mais il est forcé de s'en retourner à Boucherville. Le 30, le remorqueur *St. Francis* arrivé dans le port. Le 31 décembre, le fleuve était couvert de glaces flottantes.

1889—Le premier janvier le temps était beau; dans l'après-midi l'équipage d'un bateau descendit sans danger les rapides de Lachine. Le 25, le fleuve était couvert de glaces; le 26, des équipages traversent à Longueuil; le 1er février, on fait un chemin à partir de Saint-Lambert; le 13, on en fait un à partir de Laprairie. Le 12 avril, premier refoulement de la glace. Après le 15, la glace continue à descendre tous les jours, et le 18, les morceaux sont si serrés les uns contre les autres que les gens traversent à pied. Le 23, le vapeur *Saint-Lambert* arrive de Boucherville. Très froid le 22 décembre; 22° au-dessous de zéro. Le 25. le fleuve se couvre de glace; le 27 on traverse à pied, et les attelages traversent à Longueuil.

1880—Beau temps le 1er janvier; 4° au-dessous de zéro à 8 a.m. Le fleuve vis-à-vis de la ville est couvert de glace; des attelages traversent en aval de Longueuil. Le 2, on traverse à pied à Saint-Lambert. Le 13, on commence à poser sur la glace, entre Hochelaga et Longueuil, une voie de chemin de fer qui est achevée le 30; le lendemain, cette voie était ouverte. Le 1er avril, la glace commence à se gâter, et l'on se met en frais d'enlever la voie en question. Le 5 avril, premier refoulement de la glace; le 6, nouveau refoulement; le 7, grand refoulement sur l'île Mouton, où la glace s'amoncelle jusqu'à une hauteur de 44 pieds; l'eau était alors dans le port, à 17 pieds au-dessus du niveau d'été. Le 13, une grande quantité de glace quitte le port; le 17, des embarcations arrivent de Boucherville; le 20 avril, le pont de glace, au Cap Rouge, cède. Le 3 décembre, le fleuve se couvre de glaces, et le bateau-passeur de Longueuil part pour son hivernage; le 29, on commence des chemins sur la glace, pour aller à Saint-Lambert.

1881—L'année débute par du beau temps. Le 5, des convois de chemins de fer commencent à traverser à Longueuil. Le 8 avril commence la débâcle, et le 13, le chenal est libre vis-à-vis la ville. Le 19, le remorqueur *C. W. Francis* entre dans le port; c'est le premier arrivage de la saison. Le 27, le bâtiment à vapeur *Perivian* arrive de Sorel. Décembre, 31, beau temps. La navigation est encore ouverte comme l'année expire; le *Longueuil* fait ses voyages réguliers.

1882—Navigation ouverte le 11 avril et fermée le 9 décembre.

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

Montréal, 17 avril 1883.

(*Voir* rapport de l'ingénieur en chef des travaux publics, concernant le plan de la compagnie de pont et manufacturière du Saint-Laurent, pour les travaux projetés, en date du 19 mars 1883 et publiés la même année.)

N° 10.—TABLEAU indiquant l'eau la plus haute et la plus basse dans le port de Toronto, depuis 1867 jusqu'à 1882. (Renseignements fournis par le maître du port.)

Années.	Eau la plus haute.			Eau la plus basse.		
	Date.	pcs.	au-dess. de zéro.	Date.	pcs.	au-dessous de zéro.
1867.....	17 juin	38	do	26 décembre.....	5	do
1868.....	1er juillet	17	do	6 février	12	do
1869.....	28 do	27½	do	5 do	2	do
1870.....	6 mai	47	do	29 décembre.....	12	au-dessus de zér.
1871.....	4 do	26	do	29 do	5½	au-d'sous de zér.
1872.....	22 juin	3¼	do	19 mars	16¼	do
1873.....	26 mai	23	do	6 janvier	15	do
1874.....	11 juin	29	do	30 décembre.....	5	do
1875.....	24 do	12	do	17 février	15	do
1876.....	5 juillet	41	do	10 janvier	2	do
1877.....	28 avril	18½	do	18 novembre.....	1½	do
1878.....	14 décembre.....	25	do	5 janvier	1	do
1879.....	1er janvier	22	do	30 octobre	6½	do
1880.....	4 juin	19	do	30 décembre.....	7	do
1881.....	8 juillet	15	do	7 do	7	do
1882.....	30 juin	29½	do	3 janvier	3	do

N° 11.—NOMS des divers ports qui sont ouverts à la navigation toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à marée basse.	Observations.
			Pieds.	
Annapolis	Annapolis	Nouvelle-Ecosse.	15 à 20	Une glace mince se forme lorsq. l'hiver est très rude, mais les vap. pourr. touj. entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 à 20	Au mouillage ; quais à sec à marée basse.
Digby.....	Digby	do	18	Env. 10 pds. au bout du quai des bat. à vap.
Halifax	Halifax	do	20 à 30	Aux quais, 70 à 180 pieds dans le port.
Liverpool.....	Queen's	do	7	Sur la barre, à Brooklyn, 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg.....	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'.....	Cumberland	do	.....	A sec dans le havre, à marée basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 à 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André	Charlotte	N.-Brunswick. ...	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean.....	Saint-Jean.....	do ...	24	A l'entrée du port ; 60 pds. dans le port.
St. Stephen	Charlotte	do ...	6	30 pds. au récif, 4 mill. en aval de la ville.
Tadoussac *.....	Saguenay	Québec	30 à 50	
Morpeth	Kent	Ontario	9	11 pieds au bout extérieur du quai.
Windsor.....	Essex	do	.....	

(* *Voir* note concernant le port de Tadoussac, pages 382-383 de l'annexe n° 8 du rapport 1868-1882. *Voir* aussi observations générales à la fin de l'annexe.)

Les ports de Victoria, de Nanaïmo, de Burrard-Inlet et tous les autres ports de la Colombie-Britanniquet jusqu'à la rivière Skeena, restent ouverts en tout temps. Il peut arriver que celui de New-Westminster soit fermé de 7 à 15 jours. (*Voir* télégramme n° 34027, de l'honorable J. W. Trutch, 3 mai 1883)

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, données dans l'état tabulaire qui précède, sont empruntées en partie des tableaux que j'ai compilés pour le rapport général publié en 1867, et en partie basées sur des renseignements obtenus depuis.

Elles ont été fournies, le plus souvent, par les ingénieurs et les surveillants des divers canaux et autres ouvrages, ainsi que par les maîtres de port, les percepteurs et autres autorités dignes de foi aux différents ports.

En certains cas on ne les a pas données parce qu'elles n'ont pu être constatées.

Voir références :—

N° 33480—Canaux Lachine, Beauharnois, Chambly et Saint-Ours.
L. A. LESAGE, sec., bureau des canaux.

Rapports des Travaux publics, et n° 33652—canal de Cornwall.
D. A. McDONELL, contrôleur.

id. id. n° 33653—canaux de Williamsburg.
A. G. MACDONALD, contrôleur.

N° 33653—Canal Welland et canal de la Baie Burlington.
WILLIAM ELLIS, contrôleur,

N° 33541—Canal du Sault-Sainte-Marie.
J. U. FARQUHAR, major du génie, E.-U.A.

N° 33543—Canaux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville.
D. STARK, ing. contrôleur.

N° 33655—Route du lac Champlain.
C. S. COPPEN, bureau du contrôleur des Trav. publics, Etat de New-York.

N° 32607—Route du canal Erié.
D. L. MALLOY.

N° 30250—Port de Québec.
M. DUNSCOMB, percepteur des douanes.

M° 30296—Port de Montréal.
M. P. RYAN, percepteur des douanes.

N° 30243—Port de Kingston.
C. HAMILTON, percepteur des douanes.

N° 30301—Port de Toronto.
JAMES PATTON, percepteur des douanes.

G. F. BAILLAIRGÉ,
S.-M. T. P.

ANNEXE No 31½.

ETAT

INDIQUANT

LE TEMPS DE LA MER HAUTE A L'ÉPOQUE DE LA PLEINE ET DE LA NOUVELLE LUNE,

AINSI QUE

LA HAUTEUR DES GRANDES ET DES PETITES MERS

À DIVERS ENDROITS AU

CANADA.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Comté.	Port ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.	Hauteur des marées. Petites mers.		Hauteur des marées. Grandes mers.		Observations.	Autorité.
		h. m.	pds	pces.	pds	pces.		
Charlotte	Grand-Manan, Grand Havre	11 7	17	6	21	0	Variation des petit. mers, 14 pds	Cartes de l'amirauté, Com. Shortland, 1855.
do	do Anse au Loup-Marin.	10 54	15	0	20	0	do 10 pds	do do 1855.
do	Ile Campo-Bello	11 21	20	0	23	6	do 16½ pds	do Cap. Owen, 1847.
do	Port Saint-André	10 50	21	0	25	0	.....	do Lieut. Kortright, 1844.
do	Lepreau	11 18	21	0	24	6	.....	do Cap. Owen, 1848.
Saint-Jean	Havre de Saint-Jean	11 21	23	0	27	0	Variation des petit. mers, 19 pds	do Lieut. Harding, 1844.
	Baie de Fundy, Bassin de Cumberland—							
Westmoreland	Grindstone	11 47	34	6	41	0	.....	do Cap. Shortland, 1861.
do	Pointe de la Folie	11 49	38	0	45	0	.....	do do 1861.
do	Sackville	11 55	38	0	45	3	.....	do do 1861.
do	Fort Cumberland	11 55	38	0	45	3	Grandissime m., 46 pds au-des. d. l'eau basse ord. des grandes m.*	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
do	Baie Verte	10 30	5	0	9	0	Grandissime marée, 10½ pds	do do 1871.
do	Havre de Shédiac	8 0	2	0	4	0	.....	Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield, 1839.
Kent	Havre de Cocagne	7 30	2	0	4	0	.....	do do 1843.
do	Rivière Bouctouche	7 0	2	0	4	0	.....	do do 1839.
do	Rivière Richibouctou	1 fois en 24 hrs., 3.30 a m.	2	6	4	0	.....	do do 1839.
do	Baie de Miramichi	5 et 5 30	4	0	5	0	Variation des petites mers, 3 pds.	do do 1837.
Northumberland	Rivière do Sheldrake	6 0	3	0	5	0	.....	do do 1837.
do	do do Beaubère	6 30	4	0	6	0	.....	do do 1837.
Gloucester	Havre de Miscou	3 30	3	0	5	0	.....	do do 1839.
do	Havre de Shippagan	3 42	3	0	5	6	.....	do do 1839.
do	Havre de Caraquette	2 40	3	0	6	0	.....	do do 1839.
do	Bathurst	3 15	4	0	7	0	.....	do do 1839.
Ristigouche	Campbellton	4 0	7	0	10	0	.....	do do 1839.

*Fort Cumberland—
Grandissime marée. Observé par Saxby, 5 oct. 1869— 50·00 pieds. Observé par G. F Baillairgé, 25 oct. 1876. 46·00 pds. Au-des. de l'eau basse ordin. des grand m.
do do 52·80 do 48·80 do do la pl. basse ord. d. gr. mers.

NOUVELLE-ECOSSE.

Cumberland	Amherst	11	55	38	0	45	3	Grandissime m., 46 pds. au-des d. l'eau basse ord d. grandes mers	Dép. trav. publics, G. F. Baillairgé, 1871.	
do	Baie de l'Avocat	11	42	33	0	39	0		Cartes de l'amirauté, Cap. Shortland, 1860.	
Hants	Bassin des Mines, Baie de Noël	12	41	43	6	50	6		"	" 1860.
do	Rivière Avon, embouch de la	12	30	40	0	48	0		"	" 1860.
Annapolis	Goulet de Digby	11	0	23	0	27	6		"	" 1890
Digby	Petit-Passage	10	41	18	0	22	0	Variat. des petites mers, 13¾ pds.	"	" 1862.
Yarmouth	Yarmouth	10	9	13	0	16	0	" " 10 "	"	" 1862.
Shelburne	Ile au Loup-Marin	9	49	10	3	12	3		"	" 1862.
Yarmouth	Pubnico	9	25	10	0	12	0	Variation d. petit. mers, 8 pds.	"	" 1850-53.
Shelburne	Cap-Sable	8	27	6	6	8	6	" " 4½ "	"	" 1855.
do	Shelburne	8	4	5	6	7	0		"	" 1855.
Queens	Port-Mouton	7	54	5	3	7	6		"	" 1861-62.
do	Port-Medway	7	50	0	0	8	0		"	" 1861-62.
Lunenburg	Lunenburg	7	54	6	0	7	3		"	" 1861-62.
Halifax	Baie de l'Aveugle	7	46	6	0	7	6		"	" 1864.
do	Halifax	7	49	5	0	6	0		"	Com. Orlebar, 1853.
do	Havre au Navire	7	54	4	6	6	6	Variat. des petites mers, 2 pds.	"	Cap. Bayfield, 1854.
Guysboro'	Havre de Liscomb	8	0	4	6	6	6	" " 2 "	"	" 1854.
do	Whitehaven	8	0	5	6	6	6	" " 4½ "	"	" 1855.
do	Havre de Canso	7	48	4	6	6	6		"	" 1850-55.
do	" Guysboro'	8	20	4	6	6	6	Variat. des petites mers, 2½ pds.	"	" 1850.
Antigonish	Détroit de Canso, entrée Nord	9	15	2	0	4	0		"	" 1850.
Richmond	Havre d'Arichat	8	10	4	0	5	0		"	" 1848.
do	Baie de Saint-Pierre	7	30	4	0	6	0		"	" 1848
Cap-Breton	Havre de Louisbourg	8	0	4	0	5	0	Variat. des petites mers, 2¼ pds.	"	Com. Orlebar, 1857-58.
do	" de Sydney	9	0	4	0	5	0		"	Cap. Bayfield, 1849
Victoria	" de Sainte-Anne	8	34	4	6	6	0		"	" 1852-57.
do	Cap-Nord	8	0	3	0	4	0		"	" 1857.
Inverness	Havre Mabou	9	0	2	0	4	0		"	" 1847.
do	Port-Hood	9	0	2	0	4	6		"	" 1847.
Antigonish	Havre de Tracadie	9	15	2	6	4	0		"	" 1847.
do	" d'Antigonish	9	0	2	0	4	0		"	" 1846.
Pictou	" de Merigomish	10	6	2	0	5	0		"	" 1842.
do	" de Pictou	10	0	4	0	6	0	Leur inégalité diurne amène parfois une différence de 2 heures dans 2 marées du même jour, et de 2 pds. dans leur hauteur.	"	" 1843.
Colchester	Baie de Tatamagouche	10	0	5	0	8	0		"	" 1841.
Cumberland	Havre de Wallace	10	30	5	0	8	0		"	" 1840.
do	Pugwash	10	30	4	0	7	0		"	" 1840.
	Ile aux Sables, côté nord	7	30	0	0	4	0		"	" 1851.
	" " sud	6	30	0	0	4	0		"	" 1851.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Comté.	Port ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.		Hauteur des marées. Petites mers.		Hauteur des marées. Grandes mers.		Observations.	Autorité.		
		h.	m.	pds	pces	pds	pces				
Prince	Rivière Grand Boughton	8	45	2	9	5	0		Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield,		1843
"	Baie Cardigan	8	40	3	2	5	0		"	"	1844
"	Havre de Murray	9	6	3	3	6	2		"	"	1843
Queen	Baie de Hillsborough	10	45	7	1	9	5		"	"	1842
"	Charlottetown	10	45	7	0	9	6		"	"	1843-44
"	Crapaud	10	0	6	0	8	0		"	"	1842
Prince	Havre de Bédèque	10	15	5	0	7	0		"	"	1841
"	Cascumpèque	5	40	2	0	3	0		"	"	1841
"	Baie de Richmond	6	0	2	0	3	0		"	"	1841
Queen	Havre de Tracadie	7	0	2	0	3	6		"	"	1847
Prince	Baie Saint-Pierre	8	0	2	6	4	0		"	"	1847
"	Pointe de l'Est	8	30	2	0	3	6		"	"	1847

QUÉBEC—GOLFE SAINT-LAURENT.

Terreneuve	Baie Rouge	7	45	1	6	3	6		"	"	1834
Saguenay	" du Bras d'Or	8	45	2	0	4	0	Le courant de la marée montante se jette dans cette baie, et le reflux en sort, mais ils sont beauc. influencés par les vents.	"	"	1834
"	Havre de Bonne Espérance	9	15	2	6	5	0		"	"	1834
"	Ile Antrobus	10	30	3	0	5	0		"	"	1834
"	Baie Coacoacho	10	30	3	0	5	0		"	"	1834
"	" Kegashka	10	45	3	0	5	0		"	"	1834
"	Petit Nataskouan	11	0	3	0	5	0		"	"	1834
"	Pointe de l'Eau-Claire	11	30	3	0	5	0		"	"	1834
"	Havre de Mingan	1	16	4	0	6	0		"	"	1834
"	Baie des Sept-Iles	1	40	5	0	9	0		"	"	1831
"	Iles Cawee	1	50	5	0	9	0		"	"	1834
"	Iles aux Œufs	2	0	6	0	11	0		"	"	1834
	Ile Saint-Paul	8	0	3	0	5	0		"	"	1836

Gaspé	Iles de la Madeleine	8	20	2	0	3	0			Cartes de l'amirauté, lieut. Collins, 1883.
Saguenay	Ile d'Anticosti, Cap de l'Est.	1	0	3	0	5	0			Départem. des trav. pub., C F. Roy, 1879.
do	do Baie de l'Ours	1	10	3	0	5	0			Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield, 1830
do	do Pointe Ouest.	2	0	4	0	6	0			do do 1830
Bonaventure	Pointe-Carleton	3	0	4	0	6	0			do do 1830
										do do 1839;
do	Pointe au Maquereau	2	0	3	0	5	0			Départ. des trav. publ., C. F. Roy, 1880.
Gaspé	Baie Percé	0	0	3	5	5	5			Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield, 1839.
do	Malbaie	1	50	3	0	5	0			Départ. des trav publ., C. F. Roy, 1881.
do	Gaspé	2	40	3	0	5	0			Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield, 1832.
do	Cap Chatte	2	0	6	0	12	0			do do

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Saguenay	Rivière Godbout	1	52	6	0	11	0	Reflux, 6h. 19 m.; flux, 6 h. 5 m.		Cartes de l'amir, Cap. Bayfield, 1827-34.
do	Havre Saint-Nicolas	1	55	7	0	12	0	Reflux, 6 h. 26 m.; flux, 5 h. 28 m.		do do 1827-34
Rimouski	Matane	2	15	7	0	11	0			do do 1827-34;
										département des travaux publics, C. F. Roy, 1880, et C. Taché, 1882.
Saguenay	Rivière Manicouagan	2	15	7	0	12	0			Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield, 1834.
Rimouski	Métis	2	10	8	0	13	0			do do 1827-34.
do	Petit Métis, aux Boules			8	0	14	4			Départem. des trav. publ., C. Taché, 1882
Saguenay	Rivière Bersimis	2	0	7	0	12	0			Cartes de l'amirauté, Cap. Bayfield, 1831.
Rimouski	Rimouski					14	0			Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1882.
do	Ile du Bic	2	15	8	6	14	0	Reflux, 6 h. 34 m.; flux, 5 h. 50 m.		Cartes de l'amir., Cap. Bayfield, 1827-34.
do	Havre du Bic									
Saguenay	Portneuf	2	10	8	6	14	0	Reflux, 6 h 18 m.; flux, 6 h. 7 m.	do	do 1827-34.
Témiscouata	Trois-Pistoles									
do	Ile Verte	2	45	9	6	16	0	Reflux, 6 h. 24 m.; flux, 6 h. sur la rive.	do	do 1827-34.
Chicoutimi	Tadoussac	2	45	10	0	17	0	Reflux, 6 h. 15 m. sur la rive; flux, 6 h. 8 m, Les deux courants continuent ¾ h. après mer haute et mer basse.	do	do 1827-34.
do	Chicoutimi	4	2	8	0	12	0		do	do 1827-34.
Témiscouata	Pot à l'Eau-de-Vie	3	6	10	0	17	0	Reflux, 6 h. 34 m.; flux, 5 h. 50 m. sur la rive. Le reflue continue 1 h. après mer basse; le flux contin. ¾ h. après mer haute.	do	do 1827-34.
do	Rivière-du-Loup	3	7	7	0	16	6			Dép. des trav. publics., J. Stewart, 1847.
Kamouraska	Kamouraska	3	0	10	0	17	0			Cartes de l'amir., Cap. Bayfield, 1827-34.
do	Rivière Ouelle (Pointe-aux-Orignaux)			10	0	17	0			

FLEUVE SAINT-LAURENT—*Fin.*

Comté.	Port ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.	Hauteur des marées. Petites mers.		Hauteur des marées. Grandes mers.		Observations.	Autorité.
		h. m.	Pds	pcs.	Pds.	pcs.		
Charlevoix	Malbaie	.....	.....		16	0	.....	Départ. des trav. publ., J. Stewart, 1847.
do	Ile aux Coudres (b. des Prairie)	4 25	10 7	0 9	17 17	0 0	Reflux, 6 h. 20 m ; flux, 6 h. Le jusant continue 1 h 15 m après mer basse. Le flot continue 45 m. après mer haute.	Cartes de l'amir., Cap. Bayfield, 1827-34; dép. des trav. publ., Chas. F. Roy, 1880.
L'Islet	Saint-Roch	4 50	10 7	0 8	17 17	0 0	Reflux, 6 h 45 m.; flux, 5 h. 30 m.	do do
Montmagny	Ile aux Grues	5 24	13	0	17	0	.....	Cartes de l'amir , Cap. Bayfield, 1827-34.
do	Berthier	.....	.....		17	0	.....	Dép. des trav. publ., P. Rubidge, 1846.
Montmorency	Saint-François Ile d'Orléans)	5 40	13	0	17	0	.....	Cartes de l'amir., Capit. Bayfield, 1827-34.
Quebec	Port de Québec	6 38	13 11	0 0	18 18	0 0	Reflux, 7 h. 40 m. ; flux, 4 h 45 m. sur la rive. Les deux marées se font sentir sur la rive 1 h. après mer haute et m. b.	do com Orlebar, 1859; dép. des trav. publ., R. Steckel, 1882.
do	Cap-Rouge	7 15	11	0	16	0	La marée monte pendant 4½ h. —50 m. après mer basse sur la rive: elle descend pendant 7h. 30 m., environ 10 m. après mer haute sur la rive.	Cartes de l'amir., Cap. Bayfield, 1831-37.
Portneuf	Ile de Fréchette	8 0	9 9	0 8	14 14	0 6	do do ...	do do 1831-37; Dép. des trav. publ., R. Steckel, 1882.
do	Portneuf (Platon)	8 30	9 9	0 6	14 14	0 10	La marée baissante commence immédiatement après mer haute sur la rive et dure 9 h. Le flot monte dans le courant pendant environ 2 h. lors des grandes mers, mais se fait peu sentir lors des petites mers.	Cartes de l'amir., Cap. Bayfield, 1831-37; départ. des trav., R. Steckel, 1882.
do	Cap à la Roche, Grondines	9 30	4 5	0 3	6 8	0 7	Le courant descend toujours; le flot monte sur la batture jusqu'à Batiscan.	do do

.....	Champlain.....	9	45	2	0	3	0	La marée monte sur la plage, mais le courant descend touj.	Cartes de l'amir., Cap. Bayfield,	1831-37.
Saint-Maurice	Trois-Rivières.....	10	30	1	0	1	0	Les vents d'est font mont. la marée d'un à deux pieds plus haut.	do do	1831-37.
do	Pointe-du-Lac	.....		.....		.....		La marée finit.		

A

ANNEXE No 32.

TABLEAU COMPARATIF

INDIQUANT LE

NOMBRE DES BATIMENTS

AVEC LEUR

TONNAGE COLLECTIF

ET LE

CHIFFRE DE LEURS ÉQUIPAGES

QUI SONT

ARRIVÉS DE LA MER

AUX

PORTS D'HALIFAX, N.-E., DE SAINT-JEAN, N.-B., DE CHARLOTTETOWN I.P.-E., DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, PROVINCE DE QUÉBEC, ET DE VICTORIA, C.-B. DEPUIS 1867 JUSQU'A 1882.

ANNEXE No 32.

(N° 36018.)

Tableau indiquant le nombre des bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, chaque année, depuis la confédération, aux ports d'Halifax, N.-E.; de Saint-Jean, N.-B.; de Charlottetown, I.P.-E.; de Québec et Montréal, P.Q., et de Victoria, C.-B.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage	Observations.
Halifax, N.-E	1868	1,089	274,089	16,562	La Nouvelle-Ecosse est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,292	288,682	16,022	
	1870	1,251	311,357	16,319	
	1871	1,266	302,338	15,581	
	1872	1.387	363,847	20,211	
	1873	1,384	372,985	19,803	
	1874	1,074	316,955	15,800	
	1875	1,215	354,274	18,188	
	1876	1,067	374,705	16,621	
	1877	1,076	494,638	20,358	
	1878	917	473,423	18,862	
	1879	959	391,448	18,725	
	1880	1,070	529,663	21,143	
	1881	1,157	601,398	23,630	
	1882	1,168	575,529	23,806	
		17,372	6,025,341	281,631	
ean, N.-B.....	1868	993	374,429	10,046	Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,423	502,083	13,320	
	1870	1,613	471,297	13,382	
	1871	1,575	442,827	12,371	
	1872	1,562	420,80[illegible]	12,056	
	1873	1,470	406,442	11,537	
	1874	1,320	480,743	12,563	
	1875	1,131	377,614	10,593	
	1876	994	376,939	8,090	
	1877	1,115	421,060	10,501	
	1878	1,206	396,320	9,867	
	1879	1,055	376,919	9,711	
	1880	1,424	462,880	12,337	
	1881	1,444	444,546	12,548	
	1882	1,536	493,783	14,059	
		19,961	6,458,762	173,981	
Charlottetown, I.P.E.	1874	173	51,478	2,116	L'Ile du Prince-Edouard est en rée dans la Confédération le 1er juillet 1873.
	1875	196	57,609	2,176	
	1876	184	68,521	2,305	
	1877	330	79,893	3,391	
	1878	288	65,716	2,932	
	1879	429	79,330	3,832	
	1880	255	64,281	2,598	
	1881	288	64,332	2,635	
	1882	196	50,038	2,018	
		2,358	581,198	24,003	

Tableau indiquant le nombre des bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, etc.

Port.	Année	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.
Québec, Qué.....	1868	910	628,866	18,520	Québec est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	952	640,087	19,205	
	1970	1,091	756,078	21,931	
	1871	844	623,474	18,741	
	1872	1,002	783,316	21,730	
	1873	917	734,937	20,827	
	1874	971	789,433	22,658	
	1875	854	639,235	19,818	
	1876	949	744,252	20,107	
	1877	983	855,101	21,489	
	1878	910	802,930	19,449	
	1879	642	601,490	15,610	
	1880	657	665,638	17,221	
	1881	783	802,186	19,888	
	1882	642	676,327	17,675	
		13,107	10,754,350	294,869	
Montréal, Qué	1868	253	160,553	7,339	
	1869	261	168,824	7,921	
	1870	340	228,121	9,366	
	1871	346	247,313	10,300	
	1872	435	311,567	11,724	
	1873	422	307,453	11,867	
	1874	384	306,782	11,623	
	1875	354	297,363	10,972	
	1876	337	285,609	9,881	
	1877	303	279,197	1,208	
	1878	325	309,261	9,679	
	1879	300	349,712	10,763	
	1880	374	427,057	13,269	
	1881	400	484,028	13,754	
	1882	347	373,412	11,934	
		5,181	4,536,252	151,600	
Victoria, C.B.....	1872	292	131,696	4,487	La Colombie-Britann. est entrée dans la Confédération le 20 juillet 1871.
	1873	408	160,414	5,829	
	1874	401	156,197	5,744	
	1875	453	193,481	7,090	Rapports de la Colombie-Britannique pour 1875 perdus pendant leur transmission.
	1876	524	302,199	11,706	
	1877	523	312,155	11,569	
	1878	488	358,924	11,443	
	1879	514	377,705	10,891	
	1880	471	356,649	10,134	
	1881	467	338,996	9,297	
	1882	488	398,034	11,792	
		4,576	2,892,969	92,890	

ANNEXE No 33.

ETAT

INDIQUANT LE

NOMBRE ET LE TONNAGE DES BATIMENTS CONSTRUITS

AUX PRINCIPAUX

CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

DEPUIS 1868 JUSQU'A 1882 INCLUSIVEMENT.

ANNEXE No 33.

(N° 36019.)

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers de construction de navires au Canada depuis 1868 jusqu'à 1882 inclusivement.

(*Compilé d'après les Tableaux du commerce et de la navigation.*)

Année	Nouvelle-Ecosse.																Nouveau-Brunswick.											
	Halifax.				Pictou.				Windsor.				Yarmouth.				Saint-Jean.				Chatham.				Dorchester.			
	Vap.		Voilier.		Vap.		Voilier.		Vap		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	...	.....	.....	.....	...	.....	6	1,734	...	.....	3	2,510	.....	.....	4	1,638	.....	.....	42	12,407	.....	.....	15	4,690	.....	.....	2	1,122
1869	...	.....	4	723	...	.....	3	851	1	66	15	5,047	.....	.....	2	712	3	222	65	22,880	1	25	6	4,536	.....	.....	2	1,371
1870	1	4	16	805	...	.....	6	2,224	...	.....	17	6,566	1	35	20	9,248	2	879	64	26,620	.....	.....	12	4,341	.....	.....	3	1,701
1871	1	11	32	11,344	...	.....	12	4,207	...	.....	16	6,641	.....	.....	21	11,672	4	157	80	27,311	2	72	4	338	.....	.....	3	1,881
1872	...	.....	55	13,157	...	.....	3	1,706	...	.....	15	5,899	.....	.....	18	11,998	5	421	69	29,493	.....	.....	4	176	.....	.....	7	4,036
1873	...	.....	41	15,196	...	.....	11	4,831	...	.....	15	7,408	.....	.....	17	13,903	6	687	58	32,494	.....	.....	22	1,865	.....	.....	5	2,655
1874	1	9	45	18,366	...	.....	10	4,780	...	.....	23	11,447	.....	.....	27	21,066	2	37	64	35,862	.....	.....	3	301	.....	.....	6	3,864
1875	...	.....	28	9,163	1	11	10	5,362	...	.....	24	15,777	.....	.....	24	19 864	4	188	61	38,820	1	29	2	35	.....	.....	7	5,180
1876	1	21	35	6.607	1	25	14	6.793	...	.....	22	12,146	.....	.....	27	18,605	1	100	38	24,296	.....	.....	13	3,175	.....	.....	6	4,568
1877	2	8	28	3,449	3	18	10	4,612	...	.....	18	13,654	.....	.....	35	10,750	1	201	41	22,731	.....	.....	11	3,158	.....	.....	4	3,759
1878	2	10	39	5,936	...	.....	6	2,209	...	.....	12	9,421	1	6	15	8,497	1	68	26	20,463	.....	.....	11	3,265	.....	.....	4	1,906
1879	...	.....	16	3,144	...	.....	3	1,564	...	.....	13	12,857	.....	.....	24	19,001	3	243	34	20,706	3	23	14	3,280	.....	.....	3	2,692
1880	2	22	16	2,164	1	2	5	910	...	.....	12	9,916	1	6	12	7,482	2	256	30	12,470	1	9	5	88	.....	.....	1	1,156
1881	3	63	18	1,421	...	.....	8	3,427	1	26	12	9,906	.....	.....	11	10,856	2	298	45	14,861	2	104	4	2,509	.....	.....	1	1,240
1882	3	44	15	3,862	...	.....	4	2,988	1	148	16	9,520	1	12	10	4,562	1	32	37	11,835	1	11	1	29	.....	.....	3	1,791
	16	192	388	95,337	6	56	111	48,209	3	240	233	138,715	4	59	267	169,854	37	3,789	754	353,249	11	273	127	31,786	.....	.....	57	38,920

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des navires construits dans les principaux chantiers de construction du Canada, depuis 1868 jusqu'à 1882—*Fin.*

Année.	Ile du Prince-Edouard.				Québec.								Ontario.											
	Charlottetown.				Québec.				Montréal.				Sainte-Catherine.				Toronto.				Kingston.			
	Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	.....	.....	.....	.....	2	344	56	23,649	2	327	8	701	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1869	.....	.....	.....	.....	3	262	61	28,767	5	443	18	2,028	.....	.....	.....	.....	1	53	1	50	3	535	14	1,604
1870	.....	.....	.....	.....	2	164	39	17,932	3	77	11	1,210	1	11	5	1,093	2	33	1	32	3	210	3	536
1871	.....	.....	.....	.....	6	352	51	17,965	7	374	13	1,643	4	612	3	1,082	2	109	2	1,016	3	270	11	1,501
1872	.....	.....	.....	.....	5	873	50	11,109	1	43	9	1,539	5	1,787	4	1,426	1	418	7	1,052	3	625	1	37
1873	.....	.....	.....	.....	4	88	54	18,584	3	332	5	1,197	9	1,873	8	3,006	.....	.....	.....	.....	3	624	5	537
1874	.....	.....	65	14,959	5	210	47	20,855	4	333	.....	.....	3	818	8	2,944	.....	.....	.....	.....	9	746	11	1,802
1875	1	149	90	25,892	8	1,426	57	19,280	4	844	6	1,453	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	621	4	751
1876	2	212	88	20,982	7	734	75	21,104	8	1,392	44	4,363	4	356	5	1,069	.....	.....	4	375	1	58	8	1,305
1877	.....	.....	67	15,373	7	395	41	19,326	10	660	39	3,268	4	327	1	87	2	474	4	201	3	102	3	1,240
1878	.....	.....	57	16,486	4	124	28	12,819	5	493	5	569	.....	.....	1	361	3	127	5	113	3	26	3	769
1879	2	49	26	7,395	8	568	21	7,560	4	348	3	332	.....	.....	2	386	.....	.....	.....	.....	1	39	4	305
1880	....	.....	19	5,591	7	506	16	4,508	3	34	10	1,193	1	18	.....	.....	8	109	2	106	2	35	3	152
1881	.....	.....	18	2,863	6	271	22	5,489	3	124	12	2,023	1	12	1	267	6	91	2	33	1	160	3	1,001
1882	.....	.....	14	3,776	4	417	18	3,206	3	326	18	2,992	2	245	.....	.....	3	255	5	483	1	10	5	1,105
	5	410	444	113,317	78	6,734	636	232,183	65	6,150	201	24,511	34	6,059	38	11,721	28	1,669	33	3,461	45	4,061	78	12,645

N.B.—Pour le nombre et le tonnage des bâtiments de mer construits à Québec depuis 1787 jusqu'à 1867, *voir* annexe nº 52 du rapport du commissaire des Travaux publics, publié en 1867.—G. F. B.

ANNEXE No 34.

NOMBRE DE BATIMENTS DE MER ET DE CABOTIERS NAUFRAGÉS SUR LA COTE DE LA MER, DANS LE GOLFE ET LE FLEUVE SAINT-LAURENT, AINSI QUE SUR LES LACS, ETC.,

DANS LA

PUISSANCE DU CANADA

De 1868 à 1882.

COMPILÉ D'APRÈS LES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ANNEXE No 34.

N° 36,020

1ère PARTIE.—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS.

(*a*) TABLEAU indiquant les naufrages et les accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1882.

(*Compilé d'après les rapports annuels du ministre de la marine et des pêcheries.*)

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivé et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.									Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés et nombre de chaque sorte.						Nature de l'accident et nombre des bâtiments.					
	Terreneuve.	Ile d'Anticosti.	Iles de la Madeleine.	Côte de l'île du Prince-Edouard.	Côte du Nouveau-Brunswick.	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent.	Fleuve St-Laurent. De Québec au Golfe.	Fleuve St-Laurent. De Québec à Montr'al	Steamers.	Navires.	Barques.	Bricks.	Brigantins.	Goëlette.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Abandonné.	Autres causes.
Du 1er juin 1868 au 31 déc. 1869	4	4	.....	.....	9	(*b*) 25	7	36	1	3	9	33	13	7	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Du 1er janv. au 31 déc. 1870	4	5	2	1	9	51	4	30	8	8	15	23	8	13	47	83	6	.....	15	1	9
1871	6	1	1	1	11	55	11	37	2	5	20	25	7	22	46	95	5	6	13	1	5
1872	2	8	4	1	19	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46	90	11	1	8	2	10
1873	5	3	37	8	28	116	11	26	3	18	15	39	12	21	132	192	10	3	11	1	20
1874	5	7	6	3	23	71	6	62	2	30	21	40	4	18	72	114	5	4	28	1	33
1875	8	6	8	7	33	87	14	30	3	19	15	35	4	27	96	146	5	5	26	1	13
1876	11	4	9	21	33	109	16	38	10	24	14	49	6	33	125	152	9	3	47	3	37
1877	8	8	7	9	29	104	4	58	12	28	13	49	2	25	122	145	8	8	57	.....	21
1878	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98	133	5	5	30	.....	17
1879	11	2	5	17	25	118	10	32	13	23	13	28	3	23	143	169	4	5	34	1	20
1880	7	11	3	11	16	88	24	29	17	27	13	49	8	16	93	113	7	5	39	5	37
1881	4	1	5	8	22	58	12	13	5	23	3	30	.....	11	61	76	4	6	24	.....	18
(*c*)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grands totaux.	83	67	91	94	290	998	149	453	87	234	172	486	74	244	1102	1508	79	51	332	16	240

NOTES (*a*)—Pour tableau des naufrages avant 1867, voir annexe n° 53 du rapport des travaux publics pour 1867, pages 426 à 428, préparée par G. F. Baillairgé, S.M.T.P.

(*b*)—Les bâtiments indiqués comme ayant fait naufrage sur la côte de la Nouvelle-Ecosse sont principalement des goëlettes de pêche et de cabotage.

(*c*)—Le relevé des naufrages, etc., pour 1882, n'a pas encore été publié.

1ère PARTIE—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS—*Suite.*

TABLEAU indiquant les naufrages et les accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Année.	Perte approximative.				Nombre total des naufrages et des accidents.	Observations.
	Totale.		Partielle.			
	No. de bâtiments.	Montant.	No. de bâtiments.	Montant.		
		$		$		
Du 1er juin 1868 au 31 déc. 1869	.....	.....	.....	.....	86	Nature des accidents, non constatée ; montant des pertes, non consigné.
Du 1 jan. au déc.						
1870	53	266,946	61	49,720	114	
1871	58	575,544	67	84,614	125	
1872	58	847,000	64	314,595	122	
1873	94	2,002,210	143	278,692	237	Le 1er avril, le b. à vap. "Atlantic" s'est échoué à Marr's Head, N.E. ; 545 p. de vie ; perte, $550,000. Le 5 juillet, le bateau à vapeur "City of Washington" s'est échoué à Gull Rock Bar, N.E. ; pas de perte de vie ; perte, $450,000. Le 6 sep., le b. à v. "Medway" s'est échoué sur la côte de Terreneuve ; 7 p. de vie ; perte, $200,000. Le 24 août, le b. à vap. "Saltwell" a sombré au large de Scatterie, N.E. ; 6 p. de vie ; pert., $150,000. En novembre, le bateau à vapeur "Pictou." On n'en a jamais eu de nouvelles ; tout le monde à bord a péri ; perte, $45,000.
1874	65	669,375	120	270,648	185	
1875	75	1,040,794	121	307,154	196	
1876	87	697,490	164	197,562	251	
1877	61	527,950	178	232,073	239	
1878	72	850,250	118	97,918	190	Une partie de la perte partielle n'a pu être constatée. Le 22 juillet, le b. à vap. "Lake Megantic" s'est échoué sur l'île d'Anticosti ; pas de perte de vie ; $200,000.
1879	73	675,600	160	169,803	233	
1880	71	1,192,100	135	151.288	206	
1881	46	608,810	82	364,155	128	Le 8 octobre, le bateau à vapeur "Corean" s'est échoué sur la pointe Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent ; pas de perte de vie ; perte partielle, $200,000.
(c)	.....	.....	.....	.....	.....	
Grands totaux.	813	9,954,069	1413	2,518,222	2312	

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 20 avril 1883.

2e PARTIE.—BATIMENTS NAVIGUANT

TABLEAU indiquant les naufrages et les accidents arrivés à des bâtiments

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.						Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés et nombre de chaque sorte.				Nature de l'accident et nombre de bâtiments.				
	Lacs.				Canal Welland.	Du lac Ontario à Montréal.	Steamers.	Propulseurs.	Goëlettes, etc.	Barges.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Autres causes.
	Ontario.	Erié.	Huron.	Supérieur.											
Du 1er juil. 1868 au 31 déc. 1869.	2	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
1er jan. au 31 déc 1870	26	21	11	.....	.....	5	5	7	48	3	.....	.....	.....	.....	.....
1871	16	6	16	.....	.....	3	6	5	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	24	12	8	2	3	6	10	7	32	6	39	6	2	4	4
1873	9	2	3	2	.....	2	8	.....	8	2	9	2	4	.....	3
1874	10	9	4	.....	1	3	7	.....	19	1	15	5	4	.....	3
1875	9	5	5	1	.....	1	12	.....	9	.....	12	1	4	4	.....
1876	2	4	2	.....	.....	1	3	1	5	.....	6	1	1	1	.....
1877	4	12	3	1	.....	2	4	1	14	3	17	2	1	1	1
1878	8	7	10	.....	.....	1	16	.....	10	.....	11	5	7	1	2
1879	6	4	8	.....	1	4	10	.....	10	3	11	3	3	5	1
1880	22	9	9	1	.....	14	18	.....	27	10	28	9	6	4	8
1881	12	2	4	1	2	11	14	.....	14	4	10	8	5	4	5
Grands totaux.	150	99	83	8	7	53	113	21	226	32	158	42	37	24	27

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 20 avril 1883.

GUANT SUR LES EAUX INTERIEURES.

naviguant sur les eaux intérieures du Canada, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Perte approximative.				Nombre total de naufrages ou d'accidents.	Observations.
Totale.		Partielle.			
Nombre de bâtiments	Montant.	Nombre de bâtiments	Montant.		
	$		$		
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	63	
.....	.....	.....	.....	41	
11	150,700	44	70,433	55	Le 28 sept. le steamer "Rapid" a chaviré près de la Pointe Pelée, lac Erié ; 7 pertes de vie ; perte, $8,000. Le 24 nov., le propulseur "Mary Ward" a sombré à la hauteur du phare Nottawasaga, lac Huron ; 8 pertes de vie ; $13,000.
6	108,000	12	23,450	18	Le 5 nov., le steamer "Bavarian" a brûlé au large du phare de Whitby, lac Ontario ; 20 pertes de vie ; $50,000.
6	109,300	21	52,175	27	
10	96,000	11	27,550	21	
4	40,000	5	11,000	9	Le 17 mai, la goëlette "T. C. Street" a chaviré sur le lac Erié ; 6 pertes de vie ; $4,000. Le 26 oct., la goëlette "Maggie Hunter" sur le lac Ontario ; 7 pertes de vie ; $10,000.
9	92,000	13	12,400	22	Le 8 oct., la barge "American" s'est échouée sur le rivage à la Pointe Pelée, lac Erié ; 6 pertes de vie ; $7,000.
13	97,600	13	25,425	26	Le 16 juin, la goëlette "James Scott" a chaviré en aval du phare de Port Burwell, lac Erié ; 5 pertes de vie ; $10,000.
5	20,900	18	27,445	23	
18	133,600	37	29,500	55	Le 16 avril, la goëlette "Northman" a sombré au large de Port Credit, lac Ontario ; 8 pertes de vie ; $18,000. Le 7 nov., le steamer "Zealand" a sombré près de la Longue-Pointe, lac Ontario ; 17 pertes de vie ; $27,000. Le 24 nov., le vapeur "Simcoe" a sombré au large des îles Manitoulin, lac Huron ; 12 pertes de vie ; $24,000.
11	110,800	21	38,775	32	Le 24 mai, le steamer "Victoria" a chaviré sur la rivière Thames, à 1½ mille de London ; 182 pertes de vie. Le 19 juillet, le steamer "City of Winnipeg" a brûlé à Duluth ; 4 pertes de vie : $60,000. Le 14 nov., la goëlette "E. P. Dorr" a sombré au large de la Longue-Pointe ; 7 pertes de vie ; $9,000.
93	958,900	195	318,153	392	

A. GOBEIL.

ANNEXE No 35.

RELEVÉ

DES

SENTENCES ARBITRALES

RENDUES PAR LES

ARBITRES FÉDÉRAUX

DEPUIS LEUR NOMINATION JUSQU'AU 30 JUIN 1882.

ANNEXE No 35.

RELEVÉ des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
James Goodwin	Canal Grenville	11 juin 1869	5,458 54	2,061 93	13 août 1869	
Ward et O'Leary	Rideau Hall	18 do	59,991 47	50,088 71	17 septem. 1869	
Charles Côté	Prison de Sherbrooke	13 juillet 1869	6,821 08	2,055 85	19 novem. 1869	
John Damp	Palais de justice et pris., S.-Ste-Marie	12 do	9,314 71	2,723 00	15 septem. 1869	
Simon Peters	Phare et jetee de la pte. St-Laurent	13 do	1,206 28	683 59	22 novem. 1869	
R. H. McGreevy	Edifices du Parlement, Ottawa	12 do	56,905 48	29,245 67	7 décem. 1869	
Peter Stewart	Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	7 octobre 1869	2,280 88	2,280 88	25 janvier 1870	
R. P. Mitchell	do do	12 do	33,798 95	21,561 89	do	
M. W. Baby	Loyer de maison, Québec	10 novemb. 1869	1,668 00	1,668 00	9 décem. 1869	
Toussaint Vézina	Palais de justice et prison, Sorel	12 do	4,500 93	4,460 78	7 février 1870	
do	do Industrie	do	8,953 42	7,790 53	do	
E. A. Jones	Chemin de fer de la Novelle-Ecosse	21 décemb. 1869	.....	3,500 00	25 janvier 1870	
John A. Cameron	Canal Lachine	18 mai 1872	12,804 20	2,979 25	4 juillet 1872	
David McAlpine	Chemin de fer Européen et Américain	27 juin 1872	2,419 25	990 00	10 août 1872	
George Rochester	Ouvrages de la rivière Ottawa	4 juillet 1872	2,691 00	Rien.	21 novem. 1872	
J. et D. McFarlane	do	do	2,949 10	do	do	
Mayhew et Faichney	do	do	1,198 00	do	do	
Donald Monroe	do	do	333 00	.....	.....	Réclamation retirée.
M. Cafferty	Canal Welland	5 octobre 1872	1,000 00	500 00	27 novem. 1872	
F. B. McNamee	Piles et estacades, Sault-au-Récollet	11 do	3,779 05	845 60	do	
S. et C. Peters	Bureau de la douane, Québec	20 février 1873	4,168 88	2,229 40	20 mai 1873	
W. et R. Griffith	Route de la Rivière-Rouge	21 do	660 70	624 36	12 juillet 1873	
Alex. Yuill	Ouvrages de la rivière Ottawa	21 avril 1873	6,793 84	Rien.	29 septem. 1873	
Hérit D. Campbell	Chemin de fer l'Intercolonial	14 août 1873	950 00	600 00	29 septem. 1873	
Charles Doherty	do	do	.....	1,050 00	do	
Mme James Nevins	do	do	2,500 00	1,250 00	do	
John O'Brien	do	do	2,500 00	1,700 00	do	
Success. J. Simonds	do	do	4,000 00	2,050 00	do	
Edward Simonds	do	do	3,958 00	3,750 00	do	
James Van Horne	do	do	350 00	.....	.....	Abandonnée par le réclamant.
J. et R. Smith	do	do	4,000 00	Rien.	29 septem. 1873	
Robert McLeod	do	do	2,933 06	2,857 00	do	
Success. H. Mahoney	do	do	9,600 00	6,323 14	do	

John Smith	do	9 septemb. 1873.	10,000 00	1,866 00	do	
John Black	do	8 do	8,000 00	2,000 00	do	
A. O'Leary	do	4 octobre 1873	500 00			Réclamation retirée le 5 mai 1873.
E. O. Richard et fils, W. D. Campbell et H. Gowen	Ouvrages de la rivière Saint-Maurice.	7 do	11,344 00	Rien.	7 novembre 1873	
Michael MacMahon	Chemin de fer Intercolonial	14 do				Réclamation retirée le 10 août 1874.
Alex. Cameron	do	25 do				Réclamation retirée.
James Motz	Edifice du bureau de poste, Québec	31 do	14,000 00	7,000 00	15 novembre 1873	
Charles Beamish	Quai du marché, Halifax	24 novembre 1873	175 00			Renv. aux arb. par le dép. d. douanes.
Robert Ingraham	Terrain pris pour phare, Sydney	3 décembre 1873	Réclamation retirée, 1er mai 1875.			Renvoyée aux arbitres par le départ. de la marine et des pêcheries.
J. W. Young	do Canso	26 janvier 1874	Réglée par lettre, 9 juin 1875.			do do
Mme Christiana Ross	Chemin de fer Intercolonial	29 août 1874	12,150 00	2,300 00	26 juin 1875	Retirée le 10 août 1874, soumise de nouveau le 8 septembre 1874.
Alex. Cameron	do	8 septemb. 1874.	800 00	100 00	do	
Oliver Fillmore	do	12 do	200 00	200 00	30 do	
George Rayne	do	do	200 00	200 00	do	
Caleb McCready	do	10 novembre 1874	4,138 00	2,500 00	26 do	
Elias S. Freeze	do	do	8,180 00	3,600 00	do	
J. E. B. McCready	do	do	4,668 00	3,000 00	do	
Cie de granit rouge de Saint-George	Edifice du bureau de poste, Saint-Jean, N.-B.	11 janvier 1875	11,280 00	8,200 00	17 février 1875	Cette affaire a été entendue et jugée par un seul arbitre.
Représentants de Gallagher et Sullivan.	Phare, Chibucto Head, N.-E	25 février 1875	1,000 00	105 00	26 juin 1875	Renvoyée aux arbitres par le départ. de la marine et des pêcheries.
Adolphe Gagnon	Pile, baie Saint-Paul, P.Q	6 do	24,956 59	1,574 00	do	
M. G. McLeod et Cie.	Brise-lames, anse de McNair, N.-E	23 mars 1875	8,430 92	3,400 00	do	
Théo. Letendre	Phare, île Lapierre, Sorel	30 do	1,220 00	915 00	21 juin 1876	do do
Bédard et Cardin	do do	do	880 00	660 00	do	do do
A. L. Palmer	Chemin de fer Intercolonial	10 avril 1875		55 20	26 juin 1875	
Thomas W. Crowe	do	15 do				Retirée.
Thomas J. Bentley	do	10 juin 1875	15,000 00	5,150 00	26 juin 1875	
B. Walsh	do	do	6,000 00	1,566 00	do	
Chas. A. Hawkins	do	do	2,550 00	2,275 00	do	
M. McIlreith	do	do		4,500 00	12 mai 1882	Le 25 juin 1875, le réclamant refusa de laisser décider son affaire par les arbitres, se réservant le droit de le faire plus tard. Réclamation renouvelée le 21 janvier 1881.
Théophile Letendre	Terrain pris pour phare, île Lapierre	30 mars 1875	$100 par arpent.	$75 par arpent.	21 juin 1876	Cette affaire a été entendue et jugée par un seul arbitre.
Bérard et Cardin	do do	do	do	do	do	do do
M. McIlreith	Terrain pris à Halifax pour le chemin fer Intercolonial	10 juin 1875				
George Rochester	Travaux de la rivière Ottawa	10 septemb. 1875.	2,691 00	Nil.	24 décembre 1875	3 des arbitres ont renvoyées trois de ces réclamations pour être ré-examinées.
J. et D. McFarlane	do	do	2,949 10	Nil.	do	
Mayhew et Faichney	do	do	1,198 00	Nil.	do	

RELEVÉ des sentences arbitrales par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
Robert Kemp..	Ile des Frênes, rivière Richelieu.....	11 décembre 1875	.....	.....	.....	Renvoyée aux arbitres par le départ. de la marine et des pêcheries et retirée par lui le 21 février 1876.
James S. Evans.....	Terrain pris pour le canal Lachine.....	23 mai 1876....	.....	.....	.....	Le réclamant a fait défaut le 6 juillet 1876.
Charles Esplin.....	do do	do ...	5,486 32	2,234 00	15 juillet 1876....	
Théophile Gariépy...	do do	do ...	24,410 00	7,444 00	do ...	
Edward Wilgress. ...	do do	do ...	16,210 00	3,362 00	do ...	Renvoyée pour reprendre en considération la sentence arbitrale.
Mme Wm. Brophy....	Terrain pris pour un phare, île au Wolfe, lac Ontario.	26 mai 1876	650 00	600 00	29 septemb. 1877.	Renvoyée aux arbitres par le départ. de la marine et des pêcheries.
J. B. Pouliot.....	Dommages aux terres, section n° 1, chemin de fer l'Intercolonial.	8 juin 1876...	500 00	.....	.....	Réglée à l'amiable.
J. B. Chamberland...	do do	do ...	150 00	.....	.....	Retirée.
Désiré Nadeau...	do do	do ...	155 00	33 00	22 janvier 1877...	
Alexis Nadeau.....	do do	do ...	185 00	33 00	do ...	
Michel Lagacé.....	do do	do ...	300 00	40 00	do ...	
Aristobule Gagné....	do do	do ...	10 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 29 juil. '76
Jean Bérubé.....	do do	do ...	1,536 66	160 10	22 janvier 1877...	
J. Bte. Pelletier.....	do do	do ...	60 00	10 00	do ...	
Joseph Chassé.....	do do	do ...	1,095 33	140 00	do ...	
Louis Bérubé.	do do	do ...	1,040 00	60 00	do ...	
Veuv. Maxime Chassé	do do	do ...	2,166 67	110 00	do ...	
Jacques Ponée.....	do do	do ...	1,653 33	65 00	do ...	
Félix Gagnon.....	do do	do ...	2,166 66	Nil.	do ...	
François Bérubé.....	do do	do ...	1,570 00	Nil.	do ...	
Paul Bélanger	do do	do ...	150 00	Nil.	do ...	
Georges Desjardins..	do do	do ...	215 00	10 00	do ...	
Joseph Gagnon.	do do	do ...	100 00	45 00	do ...	
François Vaillancourt	do do	do ...	200 00	50 00	do ...	
Urbain Dumont.....	do do	do ...	400 00	50 00	do ...	
Pierre Martin.....	do do	do ...	2,416 66	100 00	do ...	
George Saindon.....	do do	do ...	303 33	Nil.	do ...	
Félix Saindon.....	do do	do ...	20 00	Nil.	do ...	
Pierre Dumont.....	do do	do ...	226 67	Nil.	do ...	

Isaac Gagnon.....	do	do	do ...	541 66	80 00	do ...	
J. B. Côté.....	do	do	do ...	110 00	50 00	do ...	
J. Bte. Dumont.....	do	do	do ...	151 66	60 00	do ...	
Edouard Côté.....	do	do	do ...	100 00	50 00	do ...	
Pierre Saindon et héritiers	do	do	do ...	120 00	.....	.....	do do
Marcel LeBel.....	do	do	do ...	70 00	40 00	22 janvier 1877...	
Henri Brillant.....	do	do	do ...	40 00	25 00	do ...	
Pierre Brillant	do	do	do ...	30 00	25 00	do ...	
J. Bte. Pelletier.....	do	do	do ...	100 00	50 00	do ...	
Widow N. Caron.....	do	do	do ...	250 00	50 00	do ...	
Basile Côté.....	do	do	do ...	60 00	25 00	do ...	
Joseph Dédé Gagnon	do	do	do ...	115 00	50 00	do ...	
Adolphe Dionne	do	do	do ...	230 00	Rien.	do ...	
Xavier Dufour	do	do	do ...	310 00	Rien.	do ...	
Joseph Gagnon.....	do	do	do ...	300 00	.....	.....	La réclamation étant pour dommages causés par la construction d'une clôture—abri contre la neige pour le ch. de f., les arbitres ont traité cette affaire par un rapp. spécial, oct. 1877
Georges Dionne.....	do	do	do ...	100 00	25 00	22 janvier 1877...	
Hippolyte Lapointe..	do	do	do ...	216 66	Rien.	do ...	
Elie Mailloux.....	do	do	do ...	150 00	.....	.....	Voir Jos. Gagnon.
Adolphe Dufour.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 4 août '76
Norbert Demeule.....	do	do	do ...	750 00	Rien.	22 janvier 1877...	
Cyprien Soucy.....	do	do	do ...	50 00	Rien.	do ...	
Joseph Malenfant. ..	do	do	do ...	750 00	100 00	do ...	
Marcel Garneau.....	do	do	do ...	400 00	50 00	do ...	
Damas E. Lucas	do	do	do ...	600 00	50 00	do ...	
Charles Pelletier.....	do	do	do ...	450 00	25 00	do ...	
Charles Bertrand.....	do	do	do ...	800 00	.....	.....	Réclamation retirée.
J. Bte. Marquis.....	do	do	do ...	500 00	100 00	22 janvier 1877...	
Guillaume Simard ...	do	do	do ...	300 00	.....	.....	do
Joseph Chenard.....	do	do	do ...	300 00	65 00	22 janvier 1877...	
Marcel Talbot.....	do	do	do ...	150 00	Rien.	do ...	
Joseph Caron.....	do	do	do ...	150 00	.....	.....	do
Théophile Levasseur.	do	do	do ...	300 00	.....	.....	Le réclamant ne comparaît pas.
Joseph St. Pierre.....	do	do	do ...	200 00	50 00	22 janvier 1877...	
Jude Ouellette.....	do	do	do ...	400 00	165 00	do ...	
Frs. Ouellette.....	do	do	do ...	150 00	50 00	do ...	
Hilaire Dubé.....	do	do	do ...	300 00	100 00	do ...	
Joseph Paré	do	do	do ...	200 00	50 00	do ...	
Amable Ouellette....	do	do	do ...	200 00	Rien.	do ...	
David Dumont	do	do	do ...	100 00	35 00	do ...	
Joseph Rouleau, sr..	do	do	do ...	120 00	60 00	do ...	
Veuve N. Bertrand...	do	do	do ...	400 00	Rien.	do ...	
L. A. Bertrand, sen ..	do	do	do ...	400 00	20 00	do ...	
Jean Labrie.....	do	do	do ...	933 33	25 00	do ...	
Veuve Wm. Irvine....	do	do	do ...	124 00	.....	.....	do do le 8 août '76.

RELEVÉ des relevés des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
Hubert Delisle	Dommages aux terres, section nº 2, chemin de fer l'Intercolonial.....	8 juin 1876...	32 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 10 août '76
Cyrille Leclerc.....	do do	do ...	50 00	.....	.....	do do do
Ignace Rioux.	do do	do ...	160 00	Rien.	22 janvier 1877....	
Veuve G. Drapeau...	do do	do ...	250 00	80 00	do ...	
Hyppolite Lebel.....	do do	do ...	100 00	15 00	3 décembre 1877.	
Emile Lebel.....	do do	do ...	740 00	332 00	22 janvier 1877...	
Anselme Métayer.....	do do	do ...	880 00	360 00	do ...	
J. Bte. Métayer.....	do do	do ...	880 00	363 00	do ...	
Anselme Rioux.....	do do	do ...	55 00	Rien.	do ...	
Eugène Godbout.....	do do	do ...	300 00	.....	.....	do do do
Eugène Leblond	do do	do ...	60 00	.....	.....	Pas de sent. arbit.,—Domm. causés p l'érect. d'une clôt.-abri c. la neige.
	do do	do ...				
Paul Gagnon.			40 00	.....	.....	do do
Pascal Beaubien.....	do do	do ...	30 00	.....	.....	do do
Joseph Leblond.....	do do	do ...	110 00	25 00	22 janvier 1877...	
Ulgère Dion.....	do do	do ...	90 00	Rien.	do ...	
Solomon Dion.....	do do	do ...	80 00	Rien.	do ...	
J. Bte. Leblond.....	do do	do ...	18 00	18 00	do ...	
Théophile Bélanger..	do do	do ...	60 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 10 août '76
Joseph Rioux.....	do do	do ...	844 95	326 00	22 janvier 1877...	
J. Bte. Soucy.....	do do	do ...	100 00	.....	.....	Réclamation retirée le 14 août 1876.
Julien Rioux.....	do do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Urbain Rioux.	do do	do ...	5,083 34	364 00	22 janvier 1877...	
Théophile Rioux...	do do	do ...	200 00			
Gonzague Renouf. ...	do do	do ...	20 00	10 00	3 décembre 1877..	
Magloire Dubé.....	do do	do ...	60 00	Rien.	22 janvier 1877...	
Cyprien Renouf.....	do do	do ...	.....	.....	.....	Réclamation repoussée, le 15 août '76.
Eloi Rioux, jun.....	do do	do ...	500 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comparu do
Napoléon Rioux.....	do do	do ...	146 67	.....	.....	do do
Sephirin & G. Caron..	do do	do ...	748 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. et a refusé de donner caut. p. l. frais, 15 août 1876.
David Damour.....	do do	do ...	400 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comparu do
J. Bte. Deschênes.....	do do	do ...	300 00	25 00	22 janvier 1877...	
Charles Damour	do do	do ...	50 00	.....	.....	Réclamation retirée.
Hilaire Damour.....	do do	do ...	300 00	50 00	22 janvier 1877...	

Léon St. Laurent.....	do	do	do ...	110 00	100 00	do ...		
Joseph St. Laurent...	do	do	do ...	170 00	Nil.	do ...		
Antoine Dufour.....	do	do	do ...	400 00	100 00	do ...		
Firmin Rioux	do	do	do ...	80 00	Nil.	3 décembre 1877		
Joseph Rioux.	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclamant n'a pas comparu.	
Eloi Rioux	do	do	do ...	200 00	.....	.....	do	
Pierre Charest.....	do	do	do ...	120 00	.....	.....	Réclamation retirée.	
Paul Turcotte.	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 15 août '76	
Maximin Larivée.....	do	do	do ...	200 00	40 00	22 janvier 1877...		
Joseph Levesque.....	do	do	do ...	200 00	.....	.....	Réclamation retirée le 15 août 1876.	
Jean Ouellette.....	do	do	do ...	85 00	Nil.	22 janvier 1877...		
Vve. Olivier Bélanger	do	do	do ...	300 00	25 00	do ...		
Josephat Bélanger ...	do	do	do ...	130 00	Nil.	do ...		
Joseph Bélanger	do	do	do ...	135 00	Nil.	do ...		
Olivier Bélanger	do	do	do ...	800 00	100 00	do ...		
Hilaire Fortin.....	do	do	do ...	812 00	100 00	do ...		
Théophile Bélanger..	do	do	do ...	800 00	100 00	do ...		
Magloire Bélanger....	do	do	do ...	800 00	100 00	do ...		
Pier Jean.....	do	do	do ...	166 00	25 00	do ...		
Hilaire Cloutier.....	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 16 août '76	
Joseph Roy	do	do	do ...	175 00	20 00	22 janvier 1877...		
Pierre Bérubé.	do	do	do ...	300 00	25 00	do ...		
Magloire Danjou.....	do	do	do ...	200 00	Nil.	do ...		
Paul Fournier.....	do	do	do ...	150 00	Nil.	do ...		
Michel Bérubé	do	do	do ...	215 00	Nil.	do ...		
Gabriel Thibault.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	do	do
David Fournier.....	do	do	do ...	295 00	6 00	22 janvier 1877...		
Louis Jacques Caron	do	do	do ...	270 00	Nil.	do ...		
Stanislas Bélanger...	do	do	do ...	100 00	25 00	do ...		
Jean Bélanger	do	do	do ...	75 00	.....	.....	do	do
Louis Gauvin.	do	do	do ...	289 34	Nil.	22 janvier 1877...		
Eusèbe Pelletier.....	do	do	do ...	75 00	.....	.....	Réclamation retirée le 18 août 1876.	
Abraham Théberge..	do	do	do ...	Non fixé.	Nil.	22 janvier 1877..		
Noël Gagnon.	do	do	do ...	100 00	.....	.....	do	do
Joseph Coulombe, Sr.	do	do	do ...	26 00	Nil.	22 janvier 1877 .		
Théophile Théberge.	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Cyrille Bélanger.....	do	do	do ...	56 00	Nil.	22 janvier 1877. .		
Samuel Caron	do	do	do ...	Non fixé.	25 00	do ...		
Joseph Coulombe, jun	do	do	do ...	.....	.....	.....	Réglée à l'amiab. avec le surint de la r.	
Irénée Bélanger.....	do	do	do ...	.....	.....	.....	Réclamation retirée le 18 août 1876.	
ChrysologueThibault	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Narcisse Lemieux	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Veuve Ezéchias Levesque.....	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Antoine Bélanger	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Philippe Théberge ...	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Wilfred Gauvin	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
George Gauvin	do	do	do ...	50 00	Nil.	22 janvier 1877...		
J.-Bte. Bélanger	do	do	do ...	600 00	do	3 décembre 1877		

Relevé des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
Théophile Bélanger..	Dommages aux terres, section n° 2 du ch. de fer Intercolonial	8 juin 1876.....	.....	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 18 août '76.
Marcel Théberge.....	do do	do ...	.....	.....	.....	Rapport spécial le 23 janvier 1877.
Joseph Gagnon.....	do do	do ...	.....	.....	.....	Réclamation retirée le 18 août 1876.
Widow Pierre Garant	do do	do ...	.....	.....	.....	do do
Jacques Bélanger. ...	do do	do ...	Non fixé.....	Nil.	22 janv. 1877.....	
Abraham Ouellette...	do do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam. n'a pas comp. le 18 août '76
David Ouellette	do section n° 5,	do ...	Non fixé.....	12 00	22 janvier 1877...	
Olivier Gagnon.....	do do	do ...	350 00	25 00	do ...	
Joseph Bélanger.....	do do	do ...	32 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas compar. le 21 août '76
Ephrem Bélanger	do do	do ...	25 00	.....	.....	do do
Valier Bélanger.....	do do	do ...	.....	.....	.....	do do
Joseph Fournier.....	do do	do ...	12 00	.....	.....	do do
Epiphane Bélanger ..	do do	do ...	20 00	.....	.....	do do
Edouard Gagnon.....	do do	do ...	20 00	.....	.....	do do
Pierre Morais.....	do do	do ...	55 00	.....	.....	Réclamation retirée le 21 août 1876.
John Deguise.....	do do	do ...	12 00	.....	.....	Le récl. n'a pas comparu le 21 août '76
Bruno Fortin	do do	do ...	20 00	.....	.....	do do
Cyriac Dastous.....	do do	do ...	15 00	.....	.....	do do
Théodule Levesque...	do do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Octave Thibault.....	do do	do ...	20 00	.....	.....	do do
Bruno Lizotte.....	do do	do ...	60 00	.....	.....	do do
Hilaire Fournier.....	do do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Pierre Coulombe.....	do do	do ...	40 00	.....	.....	Réclamation retirée do
Romain Bérubé	do do	do ...	1,333 33	50 00	22 janvier 1877. .	
Joseph Bélanger	do do	do ...	90 00	.....	.....	Le réclam. n'a pas comparu do
Pierre Coulombe.....	do do	do ...	50 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Widow C. Bélanger.	do do	do ...	40 00	.....	.....	do do
Fabien Bélanger	do do	do ...	40 00	.....	.....	do do
Napoléon Gaudreau.	do do	do ...	275 00	25 00	22 janvier 1877...	
Octave Morin	do do	do ...	645 00	.....	.....	do do
Zépherin Albert.....	do do	do ...	380 00	.....	.....	do do
Charles Coulombe....	do do	do ...	252 00	37 00	22 janvier 1877..	
Joseph Desjardins.....	do do	do ...	185 00	.....	.....	Réclamation retirée le 23 août 1876.
Noël Fortin.....	do do	do ...	52 00	15 00	22 janvier 1877...	
Louis Fortin.....	do do	do ...	260 00	50 00	do ...	
Octave Bérubé.....	do do	do ...	100 00	10 00	do ...	
do	do do	do ...	11 00	.....	.....	do do

Elie Gagnon	do	do	do	10 00			Le réclam. n'a p. comparu le 23 août '76
Louis Gagnon	do	do	do	200 00	20 00		
do	do	do	do				Réclamation retirée le 23 août '76.
George Gagnon	do	do	do	5 00			do do
Elie Gagnon	do	do	do				do do
Nicolas Lecras	do	do	do	1,378 33	215 00	22 janvier 1877	
Zéphirin Dastous	do	do	do	32 00	Nil.	do	
Achille Côté	do	do	do	330 00			do do
Joseph Berger	do	do	do	225 00			Le réclamant n'a pas comparu do
Olivier Roy dit Desjardins	do	do	do	1,057 00	50 00	22 janvier 1877	
Thaddée Roy dit Desjardins	do	do	do	450 00	Nil.	do	
Marcel Rioux	do	do	do	340 00			Réclamation retirée do
Fabien Ouellette	do	do	do	215 00			do do
Agapit Bélanger	do	do	do	17 00			Le réclam. n'a p. comparu le 25 août '76
Romuald Gagnon	do	do	do	30 00			do do
Joseph Danjou	do	do	do	1,250 00			do do
Adolphe Gagnon	do	do	do	525 00	34 00	22 janvier 1877	
Vital Roy dit Lauzon	do	do	do	795 00	25 00	do	
Désiré Bélanger	do	do	do	408 00	40 00	do	
Dme Françoise Fortin	do	do	do	200 00			do 26 août '76
Paschal Roy dit Lauzon	do	do	do	600 00	50 00	22 janvier 1877	
Vincent Rioux	do	do	do	550 00	50 00	do	
Théophile Boulanger	do	do	do	550 00	50 00	do	
Charles Beaulieu	do	do	do	400 00			Réclamation retirée le 24 août '76
Antoine Boucher	do	do	do	420 00			do do
Magloire Boucher	do	do	do	500 00			do do
Hyppolite Martel	do	do	do	216 00			Le réclamant n'a pas comparu do
Louis Demeule	do	do	do	372 00			Réclamation retirée do
Abraham Gagnon	do	do	do	255 00	Nil.		
Fabien Coulombe	do	do	do	205 00	do		
Euloge Rioux	do	do	do	410 00	25 00	22 janvier 1877	
Sifroi Gagnon	do	do	do	524 00	125 00	22 janvier 1877	
Octave Boulanger	do	do	do	140 00			Le réclam. n'a p. comparu le 25 août '76
Boniface Côté	do	do	do	142 00			do do
Magloire Gagné	do	do	do	513 00	75 00	22 janvier 1877	
Joseph Levesque	do	do	do	300 00	40 00	do	
Elzéar Gagnon	do	do	do	306 00	40 00	do	
J. B. Michaud	do	do	do	100 00	50 00	do	
Cyrille Larrivée	do	do	do	218 00			Réclamation retirée do
Jos. Roy dit Lauzon	do	do	do	190 00	25 00		
Cyprien Turcotte	do	do	do	212 00			Le réclamant n'a pas comparu do
Raphaël Rioux	do	do	do	300 00			Réclamation retirée do
Jules Rioux	do	do	do	300 00			do do
Vincent Rioux	do	do	do	120 00	100 00	22 janvier 1877	
Augustin Deschênes	do	do	do	100 00			do do
Zacharie Canuel	do	do	do	100 00			do do

Relevé des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts		
Marie Gagné, femme Lucien de Bélanger	Dommages aux terres, section No 5, chemin de fer Intercolonial.....	8 juin 1876.....	160 00	.....	.....	Le réclam. n'a p. comparu le 26 août '76.
Cyprien Damour.....	do do	do ...	400 00	.....	.....	Réclamation retirée do
Etienne Michaud.....	do do	do ...	190 00	100 00	22 janvier 1877...	
Damase Morin	do do	do ...	150 00	.....	.....	Le réclamant n'a pas comparu do
Charles Morin.....	do do	do ...	220 00	50 00	22 janvier 1877...	
Thomas Gendreau....	do do	do ...	120 00	50 00	do ...	
Samuel Pelletier.....	do do	do ...	250 00	100 00	do ...	
Abraham Morin	do do	do ...	340 00	75 00	do ...	
Théophile Michaud, fils de Magloire.....	do do	do ...	100 00	25 00	do ...	
Marie Gagné, veuve de Baptiste.....	do do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Joseph Côté.....	do do	do ...	50 00	10 00	22 janvier 1877...	
Alex. Côté.....	do do	do ...	.....	.....	.....	do do
André Côté.....	do do	do ...	350 00	.....	.....	Réclamation retirée do
Théophile Michaud, fils de François.....	do do	do ...	25 00	.....	.....	do do
Veuve F. Boucher....	do do	do ...	75 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Séverin Thibault.....	do do	do ...	245 00	.....	.....	do 29 août '76.
Pierre Picard.....	do do	do ...	50 00	.....	.....	Le réclamant n'a pas comparu do
Louis Rioux	do do	do ...	40 00	.....	.....	do refuse de donner caution pour les frais, 29 août 1876.
J. B. Michaud.....	do do	do ...	525 00	.....	.....	Réclamation retirée, 29 août '76
Jean Côté	do do	do ...	50 00	.....	.....	Le réclamant n'a pas comparu do
Olivier Michaud.....	do do	do ...	446 00	.....	.....	do do
Joseph Lévesque	do do	do ...	.....	.....	.....	do do
Firmin Guerrette	do do	do ...	325 00	.....	.....	do do
Félix Guerrette.....	do do	do ...	50 00	.....	.....	do do
Charles Gagnon.....	do do	do ...	636 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Mag. Gagné (maintenant George Doucet)	do do	do ...	50 00	Nil.	do ...	
Antoine Roy.....	do do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Laurent Desrosiers...	do do	do ...	150 00	.....	.....	do do
Ambroise Voyer.....	do do	do ...	110 00	50 00	22 janvier 1877...	
Stanislas Brillant	do do	do ...	280 00	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 29 août 1876.

Ferdinand Bernard...	do	do	do ...	100 00	.....	.....	Réclamation retirée, 29 août 1876.
J. B. Lafrance	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 29 août '76.
Théophile Couture...	do	do	do ...	25 00	.....	.....	do do
Joseph Bernier ou Joseph Lamarre....	do	do	do ...	340 00	30 00	22 janvier 1877...	
Joseph Bérubé	do	do	do ...	430 00	Nil.	do ...	
André Morin.....	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 29 août 1876.
Joseph Rioux (Bic)...	do	do	do ...	150 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 29 août '76.
Veuve Chs. Longchamps.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	do do do do
Hector Bérubé	do	do	do ...	140 00	20 00	22 janvier 1877...	
Antoine Charest.....	do	do	do ...	80 00	20 00	do ...	
Octave Rioux..	do	do	do ...	100 00	20 00	do ...	
Julie Gagné	do	do	do ...	375 00	.....	.....	do do
Majorique Rioux.....	do	do	do .	450 00	.....	.....	Réclamation retirée, 31 août 1876.
Veuve David Talbot.	do	do	do ...	150 00	12 00	22 janvier 1877...	
L. R. Gauvreau.....	do	do	do ...	150 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 31 août '76.
Arthur Chamberland	do	do	do ...	125 00	65 00	22 janvier 1877...	
Wm. Chamberland...	do	do	do ...	125 00	.....	.....	Réclamation retirée, do
Fabrique de Bic.....	do	do	do ...	200 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, do
Fortunat Côté	do	do	do ...	25 00	.....	.....	do do
George Sylvain.....	do	do	do ...	160 00	.....	.....	do do
Pierre Santerre	do	do	do ...	400 00	100 00	22 janvier 1877...	
Charles Lavoie	do	do	do ...	325 00	25 00	do ...	
François Beaulieu....	do	do	do ...	275 00	.....	.....	do do
Isaac Campbell	do	do	do ...	80 00	.....	.....	do do
Edouard Voyer.....	do	do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Alfred Ouellette	do	do	do ...	100 00	.....	.....	do do
Pierre Ouellette.....	do	do	do ...	500 00	125 00	22 janvier 1877...	
Nazaire Ouellette	do	do	do ...	220 00	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 31 août 1876.
George Lavoie.....	do	do	do ...	100 00	.....	.....	Réclamation retirée, 31 août 1876.
W. D. Campbell	do	do	do ...	164 00	.....	.....	Le réclam. ne comp. pas do
Henri Plourde	do	do	do ...	74 00	.....	.....	do do
André Ouellette.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	do do
Louis Lavoie.....	do	do	do ...	250 00	10 00	22 janvier 1877...	
Martial Labrie	do	do	do ...	150 00	12 00	do ..	
François Parent.....	do	do	do ...	495 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Octave Brillant	do	do	do ...	330 00	50 00	do ...	
Joseph Pineau.....	do	do	do ...	100 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 31 août '76.
Alex. Desjardins.....	do	do	do ...	200 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Jean Gagnon	do	do	do ...	40 00	.....	.....	do do
Henri Gagnon	do	do	do ...	1,100 00	.....	.....	do do
Pierre Gagnon.....	do	do	do ...	150 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Jérome Turcotte	do	do	do ...	100 00	.....	.....	do 2 sept. '76.
Joseph Dubé.....	do	do	do ...	1,165 00	100 00	22 janvier 1877...	
Timothée Pineau.....	do	do	do ...	50 00	15 00	do ...	
Casimir Pineau	do	do	do ...	666 67	.....	.....	do do

RELEVÉ des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
Eustache Roy.....	Dommages aux terres—Section n° 5, chemin de fer Intercolonial.....	8 juin 1876....	400 00	.....	....	Réclamation retirée, 5 sept. 1876.
Veuve A. Bradley....	do do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 2 sept. '76.
Alex. Fraser.....	do do	do ...	.....	Nil.	22 janvier 1877...	
Norbert Roussel.....	do do	do ...	200 00	.....	....	Réclamation retirée, 5 sept. 1876.
Pierre Lavoie.....	do do	do ...	150 00	10 00	22 janvier 1877...	
Ferdinand Tremblay.	do do	do ...	126 00	10 00	do ...	
Elzéar Lavoie.....	do do	do ...	380 00	.....	....	Le réclam. ne compar. pas, 5 sept. '76
Félix Lévesque.....	do do	do ...	32 00	.....	.....	Réclamation retirée, 6 sept. 1876.
Veuve P. Langis.....	do do	do ...	367 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Joanem Dubé.....	do do	do ...	100 00	Nil.	do ...	
Jean Langis, fils de Louis	do do	do ...	93 60	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 5 sept. '76.
Elzéar Drapeau.....	do do	do ...	10 00	.....	....	Réclamation retirée, 2 sept. 1876.
Jean Langis, fils de Germain	do do	do ...	200 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Auguste Langis.....	do do	do ...	142 80	Nil.	do ...	
Etienne Patry.....	do do	do ...	200 00	Nil.	do ...	
François Castonguay	do do	do ...	.....	.....	....	do 5 do
Angèle Caron.....	do do	do ...	1,250 00	25 00	22 janvier 1877...	
Joseph Parent	do do	do ...	120 00	50 00	do ...	
Elzéar Pineau.....	do do	do ...	650 00	54 00	do ...	
Paschal Parent	do do	do ...	1,110 00	50 00	do ...	
Auguste Parent.. ...	do do	do ...	426 00	50 00	do ...	
Louis Ouellette.....	do do	do ...	.....	.....	....	Le réclam. ne compar. pas, 5 sept. '76.
Louis Lavoie.....	do do	do ...	5,850 00	Nil.	22 janvier 1877...	
Veuve Henri Martin..	do do	do ...	378 00	.....	....	do 16 do
E. O. Martin.....	do do	do ...	65 00	20 00	3 décemb. 1877.	
Le Séminaire de Rimouski.....	do do	do ...	560 00	104 00	22 janvier 1877...	
L'évêque de Rimouski.....	do do	do ...	840 00	164 00	do ...	
Eusèbe Lepage.....	do do	do ...	3,3 6 00	Nil.	do ...	
Mme P. L. Gauvreau	do do	do ...	200 00	50 00	do ...	
Joseph Garon.....	do do	do ...	150 00	.....	.....	Réclamation retirée, 8 sept. 1876.

Joseph St. Laurent...	Dommages aux terres, section No 8, chemin de fer Intercolonial.....		8 juin 1876.....	152 00	77 00	22 janvier 1877...		
Lazare St. Laurent...	do	do	do ...	345 00	207 00	do ...		
L. A. Pouliot.....	do	do	do ...	720 00	366 00	do ...		
P. R. Pineau.....	do	do	do ...	735 00	156 25	do ...		
Pierre Côté.....	do	do	do ...	585 00	150 80	do ...		
Joseph Gasse	do	do	do ...	450 00	148 00	do ...		
Joseph Garon.....	do	do	do ...	110 00	.....	.....	do	do
Daniel Chouïnard....	do	do	do ...	500 00	Nil.	22 janvier 1877...		
Sifroi Beaulieu.....	do	do	do ...	1,000 00	Nil.	do ...		
L. A. Pouliot	do	do	do ...	336 00	.....	.....		
Regule de Banville...	do	do	do ...	150 00	.....	.....	do	9 sept. 1876.
P. R. Pineau.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....		
J.-Bte. de Banville...	do	do	do ...	300 00	.....	.....	do	do
Paul Côté	do	do	do ...	200 00	.....	.....	do	do
Amable St. Laurent.	do	do	do ...	200 00	.....	.....	do	do
Théophile Rioux.....	do	do	do ...	690 00	25 00	22 janvier 1877...		
Jean St. Laurent.....	do	do	do ...	160 00	.....	.....	do	do
Munic. de St-Anaclet	do	do	do ...	33 00	.....	.....	Le réclam. n'a p. comparu, 9 sept. '76.	
Germain Lemieux....	do	do	do ...	200 00	.....	.....	do	do
J. E. Grondin.....	do	do	do ...	160 00	2 50	22 janvier 1877...		
Pierre Poirier.....	do	do	do ...	10 00	.....	.....	Réclamation retirée, 8 sept. 1876.	
Ignace Poirier.....	do	do	do ...	550 00	5 00	22 janvier 1877...		
Laurent Poirier... ...	do	do	do ...	25 00	.....	.....	Le réclam. n'a p. comparu, 8 sept. '76.	
Achille Gagné.....	do	do	do ...	54 00	.....	.....	do	do
Jean P. St. Laurent.	do	do	do ...	2,050 00	5 00	22 janvier 1877...		
George Stephen.....	do	do	do ...	1,000 00	Nil.	do ...		
Joseph Pouliot.....	do	do	do ...	2,000 00	Nil.	do ...		
J. N. Pouliot	do	do	do ...	1,500 00	Nil.	do ...		
Victor Bouillon	do	do	do ...	1,000 00	Nil.	do ...		
Wm. Lavoie.....	do	do	do ...	2,090 00	Nil.	do ...		
Melchior St. Laurent.	do	do	do ...	25 00	.....	.....	do	do
Pierre Roy.....	do	do	do ...	14 00	.....	.....	do	9 sept. '76.
Olivier Ruest	do	do	do ...	.....	.....	.....	do	do
Jean Heppel.....	do	do	do ...	160 00	Nil.	22 janvier 1877...		
Sylvain Lavoie.....	do	do	do ...	65 00	Nil.	do ...		
Pierre Heppel.....	do	do	do ...	500 00	50 00	do ...		
Laurent Poirier.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	do	do
Joseph Heppel.....	do	do	do ...	100 00	.....	.....	Réclamation retirée, 8 sept. 1876.	
Benoni Gagnon.....	do	do	do ...	29 00	Nil.	22 janvier 1877...		
Joseph Ross.....	do	do	do ...	110 00	25 00	do ...		
Julien Levesque	do	do	do ...	110 00	25 00	do ...		
Napoleon Lavoie.....	do	do	do ...	300 00	25 00	do ...		
Germain Lavoie.....	do	do	do ...	833 33	25 00	do ...		
Antoine Proulx.....	do	do	do ...	40 00	Nil.	22 janvier 1877...		
Joseph Langlois.....	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam. n,a p. comparu, 19 sept.'76.	
Jean Chasseur	do	do	do ...	100 00	15 00	do ...		
James Banville.....	do	do	do ...	Non fixé.	Nil.	do ...		
J. Bte. Caron.....	do	do	do ...	450 00	Nil.	do ...		

Relevé des sentences arbitrales par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
Léon Roy	Dommages aux terres, section No 8, chemin de fer Intercolonial	8 juin 1876	100 00	.....	.....	Réclamation retirée, 19 sept. '76.
L. N. Gagné	do do	do ...	85 00	.....	.....	Le réclamant n'a pas comparu do
Joseph Lavoie	do do	do ...	200 00	25 00	22 janvier 1877...	
Prudent Ouellette	do do	do ...	2,004 99	Nil.	do ...	
Louis Parent	do do	do ...	Non fixé.	Nil.	do ...	
Rosaire Parent	do do	do ...	Non fixé.	Nil.	do ...	
Théophile Mongrain	do do	do ...	120 00	40 00	do ...	
Joseph Tanguay	do do	do ...	.....	.....	.....	Réclamation retirée, 19 sept. '76.
Gobert Tremblay	do do	do ...	120 00	40 00	22 janvier 1877...	
Mamert Gagnon	do do	do ...	250 00	40 00	do ...	
Célestin Côté	do do	do ...	150 00	40 00	do ...	
Michel Charette	do do	do ...	200 00	40 00	do ...	
Paul Langevin	do do	do ...	300 00	40 00	do ...	
Jean Morrisette	do do	do ...	50 00	Nil.	do ...	
Fabien Drapeau	do do	do ...	300 00	40 00	do ...	
Laurent Lavoie	do do	do ...	200 00	25 00	.....	Le réclamant n'a pas comparu do
F. X. Gagné	do do	do ...	400 00	40 00	22 janvier 1877...	
Trefflé Mongrain	do do	do ...	100 00	.....	do ...	
Sylvert de Champlain	do do	do ...	100 00	40 00	do ...	do do
Pierre de Champlain	do do	do ...	.....	40 00	do ...	
Florence de Champlain	do do	do ...	300 00	20 00	do ...	
André de Champlain	do do	do ...	43 75	43 75	do ...	
Alexis Desrosiers	do do	do ...	600 00	100 00	do ...	
Joseph Faucher	do do	do ...	1,000 00	50 00	.....	
Hubert Langlois	do do	do ...	Non fixé.	50 00	22 janvier 1877...	
Simeon Lavoie	do do	do ...	100 00	.....	do ...	Réclamation retirée, 21 sept. '76.
Absolon Desrosiers	do do	do ...	650 00	30 00	do ...	
Olivier St. Laurent	do do	do ...	300 00	30 00	do ...	
Laurent Proulx	do do	do ...	1,200 00	Nil.	do ...	
Hilaire Vaillancourt	do do	do ...	Non fixé.	30 00	.....	do do
Elzéar St. Laurent	do do	do ...	1,200 00	130 00	22 janvier 1877...	do do
Ferdinand Vaillancourt	do do	do ...	206 00	.....	do ...	

Fortunat Carrier.....	do	do	do ...	560 00	10 00	do ...		
Denis Lacroix.....	do	do	do ...	200 00	20 00	do ...		
J. Bte. Dumont	do	do	do ...	200 00	30 00	do ...		
Célestin de Champlain	do	do	do ...	110 00	Nil.	do ...		
Octave Côté.....	do	do	do ...	150 00	Nil.	.....		
Siméon de Champlain	do	do	do ...	369 50	40 00	.....		
Napoléon St. Laurent	do	do	do ...	520 00	.....	.....	Réclamant décédé.	
Victor Langlois.....	do	do	do ...	1,100 00	60 00	.....		
Paul Desrosiers.....	do	do	do ...	1,157 33	50 00	.....		
Gobert Girard	do	do	do ...	992 00	60 00	22 janvier 1877...		
Ferdinand Roy.....	do	do	do ...	666 00	60 00	do ...		
Louis de Champlain.	do	do	do ...	778 00	25 00	do ...		
François Dubé	do	do	do ...	657 00	80 00	do ...		
Jean Auchut.....	do	do	do ...	Non fixé.	Nil.	do ...		
Ferdinand Langis....	do	do	do ...	226 00	Nil.	do ...		
F. X. Charette.....	do	do	do ...	Non fixé.	Nil.	do ...		
J.-Bte. Bariault.....	do	do	do ...	200 00	Nil.	do ...		
Marcel Gaudreau.....	do	do	do ...	635 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas,	23 sept.'76
François Bouchard...	do	do	do ...	.....	.....	.....	Réclamation retirée	do
Ferdinand Roy.....	do	do	do ...	666 00	.....	.....	Mise de côté par les arbitres	do
Xavier Drapeau.....	do	do	do ...	Non fixé.	50 00	22 janvier 1877.		
Joseph Charette.....	do	do	do ...	297 00	100 00	do ...		
J.-Bte. Charette.....	do	do	do ...	30 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas	do
Michel Larrivée.....	do	do	do ...	460 00	50 00	22 janvier 1877..		
Charles Larrivée.....	do	do	do ...	272 00	50 00	do ...		
Elzéar Deschênes	do	do	do ...	320 00	50 00	do ...		
Edouard Cloutier	do	do	do ...	375 00	25 00	do ...		
Édouard Smith	do	do	do ...	400 00	70 00	do ...		
Pierre Gagné	do	do	do ...	450 00	40 00	do ...		
Paul Ross	do	do	do ...	178 00	20 00	do ...		
Alexandre Ross.....	do	do	do ...	227 00	.....	.....	do	do
Augustin Ross.....	do	do	do ...	1,606 00	Nil.	22 janvier 1877...		
Louis Desrosiers	do	do	do ...	700 00	Nil.	do ...		
Germain Thibault....	do	do	do ...	200 00	Nil.	do ...		
Joseph Martel	do	do	do ...	400 00	Nil.	do ...		
Alexandre Lavoie ...	do	do	do ...	100 00	20 00	do ...		
Frs. X. Pelletier.....	do	do	do ...	150 00	Nil.	do ...		
Frs. X. Parent.....	do	do	do ...	300 00	.....	.....	do	26 sept. '76.
Alexandre Dutremble	do	do	do ...	300 00	Nil.	22 janvier 1877.		
Victor Duguay.....	do	do	do ...	350 00	.....	.....	do	25 sept. '76.
I. N. Blanchet.....	do	do	do ...	250 00	Nil.	22 janvier 1877.		
J. Bte. Saucier.....	do	do	do ...	300 00	Nil.	do ...		
Alexandre Marquis...	do	do	do ...	800 00	Nil.	do ...		
Antoine Bérubé.....	do	do	do ...	125 00	.....	.....	do	do
Laurent Thibault.....	do	do	do ...	120 00	Nil.	22 janvier 1877..		
Edouard St. Onge....	do	do	do ...	155 00	.....	.....	Réclamation retirée	25 sept. '76

Relevé des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leurs nominations jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
F. X. Bernier	Dommages aux terres, section n° 8, chemin de fer Intercolonial	8 juin 1876	100 00	Nil.	22 janvier 1877	
Edouard Bernier	do do	do	408 00			Le réclam. ne compar. pas, 25 sept.'76
Elzéar Ouellette	do do	do	22 34			do do
A. Bérubé	do do	do	125 00		22 janvier 1877	do do
Hilaire Roy	do do	do	142 00			do do
J. Bte. Paradis	do do	do	100 00	Nil.	22 janvier 1877	do do
Joseph Dubé	do do	do	450 00	Nil.	do	
Rémi Dubé	do do	do	250 00	Nil.	do	
Frs. Levasseur	do do	do	1,200 00			do do
George Dubé	do do	do	410 00	Nil.	22 janvier 1877	
Olivier Caron	do section n° 13,	do	420 00	Nil.	do	
Solomon Bélanger	do do	do	Non fixé.	Nil.	do	
O. Caron	do do	do	26 40	26 40		
S. Belanger			860 00	860 00		
Jacob Lepage	do do	do	303 00	110 50	22 janvier 1877	
Paschal Ouellette	do do	do	Non fixé.			
Olivier Bérube	do do	do	120 00			Le réclam. ne compar. pas, 27 sept.'76
Frs. X. Perreault	do do	do	200 00			do do
Veuve J. St. Laurent	do do	do	1,200 00	50 00	22 janvier 1877	
Melchior Ouellette	do do	do	200 00	50 00	do	
Jos. Prudent Hudon	do do	do	1,425 00	10 00	do	
André Bérubé	do do	do	841 00	5 00	do	
Honoré Charette, jr	do do	do	284 00	Nil.	do	
Et. Fortin, fils de Jos.	do do	do	100 00	Nil.	do	
Narcisse Richard	do do	do	152 00	Nil.	do	
Octave Morin	do do	do	200 00			Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 27 sept. 1876.
F. X. Michaud	do do	do	Non fixé.			Réclamation retirée, 27 septembre '76
Alexander Smith	do do	do	15 00			do do
Ferdinand Moreau	do do	do	15 00			Le réclam. ne comparaît pas
James McEwing	do do	do	22 50			do do
Angus Campbell	do do	do	8 00			do do
Louis Bérubé	do do	do	515 00	30 00	22 janvier 1877	
Richard Jenkins	do do	do	4 00			Réclamation retirée do
Louis Dubé	do do	do	30 00			do 30 sept. 76
Joseph Beaulieu	do do	do	330 00	Nil.	22 janvier 1877	
Joseph Bouchard	do do	do	550 00	Nil.	do	
Louis Fortin	do do	do	Non fixé.	Nil.	do	

Théodore Richard....	do	do	do ...	160 00	.....	.....	Réclamation retirée, 29 sept. 1876.
Anselme Bastille.....	do	do	do ...	400 00	40 00	22 janvier 1877...	
Etienne Fortin, fils de Louis Marie.....	do	do	do ...	600 00	Nil.	do ...	
Jean Bastille.....	do	do	do ...	80 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 27 sept. '76.
Aristobule Roy.....	do	do	do ...	190 00	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 29 sept. 1876.
François Bastille.....	do	do	do ...	52 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 27 sept. '76.
Octave Gendron.....	do	do	do ...	Non fixé.	.....	.....	do do
Bruno Richard.....	do	do	do ...	400 00	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 29 sept. 1876.
Louis Miller.....	do	do	do ...	400 00	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 29 sept. '76.
Joseph Ouellette.....	do	do	do ...	400 00	.....	.....	Réclamation retirée do
Wm. Saucier.....	do	do	do ...	Non fixé.	.....	.....	do do
Hector Routier.....	do	do	do ...	140 00	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 29 sept. 1876.
F. X. Turgeon.....	do	do	do ...	300 00	.....	.....	Réclamation retirée, 29 sept. '76.
Magloire Bérubé.....	do	do	do ...	73 50	.....	.....	Le réclam. ne comparaît pas do
Daniel Smith.....	do	do	do ...	24 00	.....	.....	do 2 oct. '76
Elzéar Bernier....	do	do	do ...	Non fixé.	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 2 oct. 1876.
Fredif Thibault	do	do	do ...	do ...	.....	.....	Réclamation retirée, 2 oct 1876.
Octave Blanchet	do	do	do ...	50 00	16 00	22 janvier 1877...	
Germain Ruest.....	do	do	do ...	100 00	.....	.....	Le réclamant refuse de donner caution pour les frais, 2 oct., 1876.
Robt. Carroll.....	do	do	do ...	80 00	.....	.....	do do
M. Roy	do	do	do ...	1 01	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 2 oct. '76.
Pierre Ross	do	do	do ...	50 00	50 00	22 janvier 1877...	
Léon St. Laurent.....	do	do	do ...	0 99	.....	.....	do do
Edouard Br..usseau...	do	do	do ...	0 89½	.....	.....	do do
Jean Brochu.....	do	do	do ...	0 99	.....	.....	do do
Thos. Fréchette.....	do	do	do ...	Non fixé.	10 00	22 janvier 1877...	
Lazare Roy.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	do do
Joseph Poirier.....	do	do	do ...	Non fixé.	100 00	22 janvier 1877...	
Thomas Beaulieu.....	do	do	do ...	do .	25 00	do ...	
Jérome Bernier.....	do	do	do ...	801 86	9 00	do ...	
Chrysostôme Bernier	do	do	do ...	189 80	Nil.	.....	
Adolphe Otis	do	do	do ...	22 00	.....	.....	do 3 oct. '76.
Joseph St Laurent...	do	do	do ...	200 00	Nil.	22 janvier 1877...	
D. Robitaille.....	Dommages aux terres, section No 17. chemin de fer l'Intercolonial.....		8 juin 1876.....	46 20	.....	.....	do 4 oct. '76.
D. McLeod.....	do	do	do ...	54 60	.....	.....	do do
A. Poirier	do	do	5 septembre 1876	60 00	.....	.....	Mise de côté par les arbitres.
Isaïe Ritchot.....	do	do	8 juin 1876.....	278 96	.....	.....	Le réclam. ne compar. pas, 4 oct. '76.
Pierre Desjardies	Dommages, etc., à la propriété, résultant de la construction du chemin de fer l'Intercolonial, section No 1		19 août 1876.....	130 00	Nil.	3 décembre 1877.	
Jean Bérubé	do	do	do ...	153 33	Nil.	do ...	
François LeBel.....	do	do	do ...	476 00	Nil.	do ...	

Relevé des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.		Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
				$ cts.	$ cts.		
Jérémie LeBel.....	Dommages, etc., à la propriété, résultant de la construction du chemin de fer l'Intercolonial,	section No 1	19 août 1876.....	430 66	Nil.	3 décembre 1877.	
J. Candide Dion	do	do	do ...	50 00	40 00	do ...	
Wm. Simard.....	do	do	do ...	133 33	Nil.	do ...	
Hilaire or Alarie Dubé	do	do	do ...	75 00	Nil.	do ...	
Jude Ouellet.....	do	do	do ...	333 33	.....	.....	Cette réclamation, provenant de l'érection d'une clôture-abri contre la neige, fait le sujet d'un rapp. spécial.
Alexis Leclerc	do	Section No 2.	do ...	416 66	40 00	3 décembre 1877.	
Ulgère or Euger Dion	do	do	do ...	100 00	Nil.	do ...	
Théophile Bélanger .	do	do	do ...	62 00	Nil.	do ...	
N. Tétu.....	do	do	do ...	333 34	50 00	do ...	
Magloire Dubé	do	do	do ...	284 00	45 00	do ...	
Cyrille Gagnon.....	do	Section No 8.	do ...	566 66	Nil.	do ...	
J. St Laurent.....	do	Section No 17	do ...	200 00	.....		
Napoléon Côté.....	do	Section No 1.	5 septembre 1876	130 00	Nil.	do ...	
Hilaire Dubé	do	Section No 2.	do ...	60 00	Nil.	do ...	
Narcisse Belleisle.....	do	do	do ...	80 00	Nil.	do ...	
Veuve Théo. Soucy..	do	do	do ...	100 00	Nil.	do ...	
Sifroi Dubé.....	do	do	do ...	100 00	Nil.	do ...	
Vital Rioux.....	do	do	do ...	40 00	Nil.	do ...	
Joseph Michaud.....	do	do	do ...	40 00	Nil.	do ...	
Napoléon Rioux.....	do	do	do ...	50 00	10 00	do ...	
Jules Larrivée	do	do	do ...	80 00	Nil.	do ...	
Hermidas Denis.....	do	do	do ...	90 00	Nil.	do ...	
Celestin Bernier.....	do	do	do ...	Non fixé.	Nil.	do ...	
Veuve P. Garant.....	do	do	do ...	do	.....	.....	Le réclamant, appelé, ne comparaît pas.
Cyriac Dastous.....	do	Section No 5					
Magloire Dubé.....	do	do	do ...	20 00	3 00	do ...	Cause entendue, mais le réclamant n'a pas produit les documents promis, et, par conséquent, les arbitres n'ont pas rendu de sentence.
			do ...	Non fixé.	.....	.....	
Fabien Ouellet.....	do	do	do ...	18 00	10 00	do ...	
Lucien Belanger.....	do	do	do ...	300 00	.....	.....	Le réclamant, appelé, ne comparaît pas.
Joseph Heppell	do	Section No 8	do ...	380 00	40 00	do ...	Cette affaire fut examinée en 1876, pendant l'absence du réclamant, et vu que son représentant ne pouvait produire les titres voulus, les arbitres rendirent une sentence contre lui En

							1877, le réclamant comparut en personne devant le bureau et demanda que l'affaire fût reprise en considération. Sa demande lui fut accordée, et lors de cette seconde enquête, le réclamant modifia quelque peu sa réclamation et produisit les titres nécessaires. La seconde sentence des arbitres, ainsi qu'ici indiqué, fut en fav. de Happell jusq. conc. de $40.
Ignace St. Pierre.....	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclamant n'a pas comparu.
John Smith.....	do	do	do ...	300 00	25 00	do ...	
Esdras Deschenes.....	do	do	do ...	35 00	.....	.....	A fait le sujet d'un rapport spécial.
L. Verreault.....	do	Section n° 5	do ...	220 00	.....	.....	
M. Brochu.....	do	Section 14	do ...	260 00	15 00	.....	
A. Poirier.....	do	Section 17	do ...	60 00	.....	.....	Mise de côté par les arbitres.
H. St. Laurent.....	do	Section 8	do ...	Non fixé.	10 00	.....	
Joseph St. Laurent...	do	do	do ...	1,000 00	.....	.....	Un rapport spécial a été fait.
Pierre Dumont.....	do	Section 1	4 oct. 1876	181 33	40 00	do ...	
Elie Martin.....	do	do	do ...	136 00	10 00	do ...	
Prudent Caillouet....	do	do	do ...	100 00	Rien.	do ...	
Hypolite Lapointe....	do	do	do ...	Non fixé.	Rien.	do ...	
Jos. Dubé.....	do	do	do ...	150 00	18 00	do ...	
Jos. Caron.....	do	do	do ...	50 00	.....	.....	Cette réclamation provenant de l'érection d'une clôture-abri contre la neige fait le sujet d'un rapp. spécial.
Xavier Thériault.....	do	do	do ...	166 66	50 00	do ...	
John Clark.....	do	do	do ...	Non fixé.	Rien.	do ...	
Narcisse Dumas.....	do	Section 2	do ...	do	Rien.	do ...	
F. X. Godbout.....	do	do	do ...	do	20 00	do ...	
Absolon Leclerc.....	do	do	do ...	200 00	Rien.	do ...	
Louis Turcot.....	do	do	do ...	60 00	Rien.	do ...	
Widow Jonas Rioux.	do	do	do ...	50 00	Rien.	do ...	
Joseph Parent.....	do	Section 5	do ...	100 00	Rien.	do ...	
André Parent.....	do	do	do ...	80 00	.....	.....	Cet homme a réclamé des dommages parce qu'il n'av. p. de pass. p. aller s sa terre On lui en a const. un dep. Pas de sentence arbitrale.
Pierre Gagnon.....	do	do	do ...	150 00	.....	.....	Sentence différée.
G. St. Pierre et son épouse, E. Fraser .	do	do	do ...	575 00	150 00	3 déc. 1887.....	
Chas. Lepage.....	do	do	do ...	202 66	Rien.	do ...	
Jean Langis.....	do	do	do ...	33 33	.....	.....	Cette réclam. proven. de l'érec. d'une clôt.-abri, cont. la neige fait le sujet d'un rapport spécial.
Etienne Patry.....	do	do	do ...	33 33	.....	.....	
Basile Côté.....	do	do	do ...	Non fixé.	Rien.	do ...	do do
François Parent.....	do	do	do ...	112 00	Rien.	do ...	
Joseph Parent et Angèle Caron.....	do	do	do ...	204 00	Rien.	do ...	
Victor Réhel.....	do	Section 8	do ...	220 00	10 00	do ...	

RELEVÉ des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Date du renvoi aux arbitres.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
			$ cts.	$ cts.		
Jules Michaud.....	Dommages, etc., à la propriété, résultant de la construction du chemin de fer l'Intercolonial, section n° 8.	4 oct. 1876.....	200 00	Rien.	3 déc. 1877.....	
P. Banville.....	do do	do ...	300 00	Rien.	do ...	
Sylvain Lavoie.....	do do	do ...	500 00	Rien.	do ...	
Alex. de Champlain.	do do	do ...	65 00	30 00	do ...	
Octave Côté.....	do do	do ...	200 00	.....	.....	Mise de côté par les arbitres.
Julien St. Laurent....	do do	do ...	Non fixé.	40 00	do ...	
Alfred Blais.....	do Section no 17	do ...	50 00	10 00	do ...	
I. K. Ward.....	Terrain pris pour l'agrandissement du canal Lachine.....	2 fév. 1877....	40,899 75	26,135 00	29 oct. 1877.....	
W. Evans.	do do	3 fév. 1877....	8,701 58	3,767 00	do ...	
L. Fauteux.....	do do	do ...	9,442 66	5,000 00	do ...	
A. St. Denis.....	Terrain pris pour l'agrandissement du canal Carillon.....	12 mars 1877.....	3,200 00	297 00	10 déc. 1877.....	
Success. de feu l'hon. Wm. Chipman.....	Terrain pris, etc., par le chemin de fer l'Intercolonial pour dépôt, etc., à Saint-Jean, N.-B	5 avril 1877.....	84,140 00 avec intérêt.	24,000 00	7 déc. 1877.....	Les arbitres ont aussi adjugé l'intérêt depuis le 1er janvier 1872.
John Elliott.....	Entreprise, extras, etc., bureau de la douane, Toronto.....	16 juin 1877.....	110,275 01	95,377 00	20 août 1877.....	
F. X. Jary.....	Terrain pris pour l'agrandissement du canal Lachine.....	20 juin 1877.....	2,981 76	1,194 00	29 oct. 1877.....	Cette réclamation a été envoyée de nouveau devant les arbitres pour qu'ils repriss. la sent. en considér.
J. Caron	Dommages, etc., à la propriété, résultant de la construction du chemin de fer l'Intercolonial, section n° 8.....	23 juillet 1877....	Non fixé.	20 00	3 déc., 1877....	
W. Simard	do do	do ...	200 00	40 00	do ...	
J. Larrivée.....	do do	do ...	366 66	40 00	do ...	
Maxime Thierry.....	Terrain pris, etc., pour l'agrandissement du canal Lachine.....	25 juillet 1877....	4,629 51	4,629 00	29 oct. 1877.....	
Maxime et A. Latour.	do do	do ...	3,359 92	3,359 00	do ...	
O. W. Stanton.....	do do	do ...	10,488 50	10,488 50	do ...	
Suc. de feu Wm. Dow	do do	do ...	2,917 20	2,322 00	do ...	
Hérit de P. Jackson.	do do	do ...	5,130 90	5,400 00	do ...	Renv. pour reprise en considération.

J. B. Renaud	do	do	do ...	.....	.....	.....	Le réclam., appelé, ne comparaît pas.
E. Hudon, jnr	do	do	do ...	.....	.....	.....	do do
Chas. Gareau	do	do	do ...	60 80	60 80	29 octobre 1877...	
L. Bernier et Cie	do	do	do ...	.....	.....	.....	do do
Succession de feu J. Frothingham	do	do	do ...	5,385 69	5,385 69	29 octobre 1877...	
Sémin. de Montréal	do	do	do ...	10,312 50	9,500 00	do ...	Une erreur a été faite dans le montant offert qui aurait dû être moindre.
Cie de fer de la riv. Moisie (côté sud)	do	do	do ...	10,789 90	10,789 00	do ...	
Cie de fer de la riv. Moisie (côté nord)	do	do	do ...	3,863 43	3,863 00	do ...	
Louis Desrosiers	Dommages, etc., à la propriété, résultant d'une construction sur le ch. de fer l'Intercolonial, section n° 8		27 juillet 1877...	Montant réclamé. 100 00	30 00	3 décem. 1877...	
Théophile Mongrain	do	do	do ...	Non établi.	Nil.	do ...	
Sylvestre de Champlain	do	do	do ...	Non établi	.....	.....	Cette réclamation provenait de l'érection d'une clôture paraneige et a fait le sujet d'un rapport spécial.
Pierre de Champlain	do	do	do ...	Non établi.	.....	.....	do do
Magloire Desrosiers	do	do	do ...	200 00	30 00	3 décem. 1877...	
Pierre Desrosiers	do	do	do ...	200 00	30 00	do ...	
Joseph Richard	do	do	9 août 1877...	100 00	Nil.	do ...	
Pierre Dupé	do	Section n° 1	11 août 1877...	75 00	50 00	do ...	
Celestin de Champlain	do	do	25 août 1877...	Non établi.	.....	.....	do do
Victor Langlois	do	do	do ...	Non établi.	.....	.....	do do
Hypolite Theriault	do	do	do ...	200 00	Nil.	3 décem. 1877...	
Ross et McKay	Travaux additionnels, etc., port d'Ingonish sud		15 août 1877...	13,773 96	.....	.....	
J. S. MacEwan	Extras, etc., entreprise, havre de Bayfield		24 avril 1878...	16,182 28	4,950 00	.....	Cette réclamation a été soumise une seconte fois le 3 juillet 1879.
James Weldon	Terrain pris pour l'agrandissement du canal Carillon et dommages résultant de cet agrandissement		do ...	1,178 00	350 00	18 mai 1878...	Après le renvoi de cette affaire aux arbitres, M. Cowan, le président, fut prié par le ministre de visiter les lieux et faire un rapport. M. Cowan visita la localité, et, le 18 mai 1878, fit un rapport recommandant de payer $350 au réclamant. Le rapport fut approuvé par un arrêté du conseil, et le réclamant accepta $350.
MmeW. D. Macdonell	Terrain pris pour l'agrandissement du canal Cornwall		14 juin 1878...	Montant offert. 1,201 35	3,000 00	.....	

RELEVÉ des sentences arbitrales par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
		$ cts.	$ cts.		
F. S. Higginson	Canal Grenville, évaluation du terrain	1,500 00			
Joseph Hamilton	Entreprise, ch. de f. l'Intercolonial, construction d'un quai à Pictou Landing	8,000 00			Réclamation non appuyée par M. Compton.
J. B. Chamberland	Ch. de fer de l'Intercolonial, terrain pris	1,000 00			Le réclamant n'a pas droit à une indemnité.
O. et C. Ouellette	do dommages, etc	300 00			do do
C. Martin	do do	100 00			do do
Geo. Duncan	do do	3,925 10			M. Cowan croit que le réclamant a droit à $1,035.
A. Campbell, jun	do do	200 00			M. Cowan dit que le réclamant n'a droit à rien.
J. B. McNutt	do do	800 00			M. Cowan a déjà fait un rapport et en fera un autre après avoir pris de nouv. renseig.
P. Dumont	do do	100 00			M. Cowan a recommandé d'offrir $65 au réclamant.
Jean Rousseau	do do	150 00			Réclamation abandonnée.
Jules Tessier	do do	150 00			Le récl. n'avait pas droit d'être indemnisé.
Alex. St. Laurent	do do	400 00			do do
G. W. Bartholomew	do do	400 00			Réclamation abandonnée.
Donald Smith	do do	500 00			Le réclamant a signé un reçu pour le plein montant des dommages.
J. Beaulieu	do do	68 00			M. Cowan a fait un rapport recommandant de payer le plein montant de la réclam.
Pierre Côté	do do	150 00			Le réclam. n'a droit à aucune indemnité.
Alex. Forbes, (Forbes et Hamilton, entrepreneurs)	do do	4,172 48	657 95	28 février 1879	
Robert Moffatt	Réception et transport de rails	5,634 27			Réclamation retirée.
J. et T. Williston	Perte de poisson	181 93			
Thomas Nihan	Terrain pris pour l'agrand. du can. Welland	1,539 00			
A. Brownson	do do	350 00			
F. Toughe	do do	100 00			
John Bradley	do do	1,184 00			
Conlon Frères	do do	240 00			
Henry Clark	Ch. de f. l'Intercolonial, perte de propriété	150 00			
J. B. Dumont	do dommage par l'accumulation de la neige	Non établi.			

Joseph Lavoie	C. de fer Int., dommages causés par l'eau	1,000 00			M. Cowan croit que le réclamant n'a droit à aucune indemnité.
Sylvain Lavoie	do do	1,000 00			do do
Bruno Danjou	do do	1,000 00			do do
Alex. Marquis	do nouvelle réclam. pour terr. pris par voie d'expropriat.				Retiré.
Succession Geo. Moffatt	do réception et transport de rails	6,138 54			
Andrew Johnston et Cie	do contrat pour remise à locomotives, Truro	2,575 48			
Alexander Forbes	do construction de clôture		563 68	27 août 1880	
D. McPherson	do dommages causés par le prolongem. du ch. de fer depuis le dépôt de Richmond jusq. la rue North, Halifax	6,000 00 et 1,200 00 par année			Capitalisé à 6 pour cent, $20,000.
F. J. Barnard	Ch. de fer P. C., contrat pour la const. de la ligne de télégraphe	227,000 00			
Edward Wilgress	Terr. pris pour l'agrand. du canal Lachine	16,200 00	8,180 00	31 janv. 1880	Cette sentence a été rendue après reprise en consid. d'une réclam. antérieure.
Héritiers de Jackson, (Peter)	do do	8,495 80	6,355 43	do	do do
F. X. Jarry	do do	2,981 76	2,981 76	do	do do
J. S. Brookfield	C. de fer Int., terrain pris à Salisbury, N.B	200 00			
Mme Mathilda Bilton	Perte d'une pa. de chevaux, C. Burlington	300 00			
W. J. Hamilton	Démis de ses fonc. de ch. de gare à Brookfi'd	460 46			
L. McCallum	C. Welland, domm. à la goël. "Upper."	7,931 31	Nil.		
The Anchor Marine Ins. Co.	do aux bâtiments "Jenny Graham" et "St. Andrew"				Renvoyée au département des chemins de fer et canaux.
Capit. James Dick	Contrat pour la constr. de steamers pour la route de la rivière Rouge	8,248 50 3,466 28	5,533 00	10 janv. 1881	
Ross et McKay	Entreprise d'Ingonish, extras	13,773 96			
Michael Paquet	Ch. de fer de l'I. du P.-E., expr. de terr.	1,500 00	879 80		
John Berryman	Canal Welland do	464 75	464 75		
Kinsman et Styles	Contrat pour le pénit. de la C.-Britanniq.	9,296 00			
W. McIllwain	Canal Welland, dommage à la goëlette "St. Andrews"				
Clementina S. Beaton	Ch. de l'I.P.E., expropriation de terrain	7,500 00	2,250 00		
Hugh McDonald	Terrain pris pour le canal Cornwall	1,954 68	1,954 68		
J. W. McCardy	Ch. de fer Int., perte d'une vache	250 00			M. Cowan a fait rapport que le chemin n'est pas responsable des dommages.
John Duncan	do dommages causés par la construct. du ch. de fer	1,005 00			
J. B. Foster	do perte d'un cheval	150 00			Réclamation réglée.
Thos. P. Freeman	do dommages causés par la construct. du ch. de fer	135 00			do
G. A. Girouard	do do do	2,640 00			Il n'a a pas lieu de récl. des domm. intér.
Marcel Lebel	do perte d'un cheval	100 00			do do
Augustine Lebel	do contrat pour répar. à l'abri contre la neige, à la station de St-Fabien	440 00			Le rapport dit que la réclamation devrait être intégralement payée.
Robert Stephenson	do do do	800 00	150 00		

RELEVÉ des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux, depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Montant de la sentence arbitrale.	Observations.
		$ cts.	$ cts.		
Archer et Cie	Jetées, Québec—Bois fourni pour la constion des	1,171 32			
Narcisse Gagné	Dommages résultant du changement de chemin de Témiscouata	200 00			Le réclamant n'a droit à aucune indemnité.
Rév. D. F. MacDonald	Ch. de fer de l'I.P.E, expropr. de terrain.	1,962 87	Mont. offert. 1,476 87		
P. A. McIntyre	do do	500 00	Mont. offert. 350 00		
Mme Stark	Ch. de fer l'Int., grange brûlée	340 00			
Silas Clark	do perte de foin	246 36			
Jérôme Gagnon	do do d'approv. d'eau	150 00			
Irénée Caron	do do do	100 00			
Abraham Théberge	do do do	100 00			
William Morrice	do dommages au terrain	300 00			
Thomas B. Smith	do clôtures	5,165 65			
Euloge Rioux	do dommages au terrain	1,000 00			
L. D. Woodruff	Canal Welland do	1,000 00			
Isidore M. Doucet	Ch. de fer Interc. do				Renvoyée à M. Simard.
Michel Frenette	do do				do
Félix Melançon	do do				do
Isidore S Doucet	do do				do
Laurent Boudreau	do do	100 00			do
D. Bégin	do do	500 00	Nil.		
Stephen Beatty	Canal Welland, perte d'approv. d'eau	1,046 83			
J. W. Johnston	do dommages de la propriété.				
Mme Elizabeth Holditch.	do suppression de la circul. sur le ch. à barrière				
D. Gibbons	do dommages à la propriété et aux affaires				
Marshall Wood	Edifices du parlement, préparation de plans	15,000 00	1,350 00		
Mme Sarah Russell	Canal Cornwall, dommages au terrain	1,000 00	600 00		
D. J. McDonald	Ch. de fer Int., contrat pour traverses	346 09			
Marshall Wood	Edifices publics, Ottawa, piédestal pour la statue de la reine	1 500 00			

T. Blenkinsop	Ch. fer l'Int.,	moutons tués	65 00			
Juge Botsford	do	dommages à terrain	150 00			
W. W. Pride	do	cheval tué				
J. L. Hackey	do	chevaux tués	140 00	150 00		
J. M. McDonald et A. Urquhart	do	bestiaux tués	54 00			
Donald Grant	do	contrat pour traverses.	360 00			Rien n'est dû au réclamant.
W. W. Doherty	do	eau détournée de son moulin	400 00 par année.			Renvoyé à M. Cowan.
Patrick Wetican	do	domm. au terrain par l'eau.	100 00			
Halifax City Railroad Co.	do	perte et domm. par le prol. du ch. de f. dans Halifax.	260,000 00			
Ed. Wasell	do	contrefaçon du pont breveté.	Non fixé.			
Mrs. Rufus Fillmore	do	vache tuée	40 00			
Elie Mailloux	do	domm. causés par la construction de paraneiges	80 00			
Joseph Doucet	do	dommages à terrain	200 00			
Grégoiré Frenette	do	do				
George C. Sutherland	do	do	4,318 09			
Ferdinand Turgeon	do	contrat pour traverses				
C. H. Mann	do	extras, etc., contrat pour devis contre la neige	4,000 00	3,824 83	12 mai 1882.	
Marc Devereux	do	dommages à terrain				
Thomas Hair	do	do	Non fixé.			
Paul Foster	do	moutons tués	4 00			
Capt. Crowell	do	maison d'habitation brûlée.	800 00			M. Compton recommande de ne pas accorder d'indemnité.
John Robinson	do	cheval tué	20 00			
Edward Fisker	do	grange brûlée	264 75			
John Mulroney	do	dommage causé par retard dans le transport de fret.	167 00			
Gabriel Lemieux	do	expropriation de terrain	Non fixé.			N'a pas comparu le 3 mai. Affaire réglée.
Andrews et Cie	Canal Welland,	domm. résult. des dégâts caus. au bass. de const. de Port Robinson.	20,000 00			
Thadée Anctil	Ch. fer l'Int.,	expropriation de terrain				
John McDonagh	Canal Welland,	dommages par l'eau.	275 00			Le réclamant a droit à $209, avec intérêt du 1er janvier 1879.
Phelps Bros.	do	tort causé à leur industrie	2,500 00	1,500 00		Avec l'usage de l'eau du canal lorsqu'il sera achevé.
Jos. Boudreau	Ch. fer l'Int.,	domm. au terr. par l'eau				A droit à $20.
Cypr. Thériault	do	taureau tué	25 00	25 00		
Rufus Brown	do	vache tuée	50 00	50 00	12 février 1881	
Lucien Morin	do	terrain pris pour une ligne temporaire de ballastage.	Non fixé.	366 70	2 sept. 1880	
Joseph Levesque	do	do		8 00	do	
Eugène Robichaud	do	do	Non fixé.	12 00	do	
Mrs Widow Charrois	do	do			do	
Germain Pelletier	do	do			do	
Onézime Pelletier	do	do		$100 p. arp'nt	do	
J. B. Castonguay	do	do		$100 p. année	do	
W. A. Doherty	do	cheval tué	25 00	25 00	6 sept. 1881	

RELEVÉ des sentences arbitrales par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
		$ cts.	$ cts.		
H. M. Hamilton	Ch. de f. l'Int., dommages à raison de ce que le gouvern. n'a pas exécuté le contrat	1,000 00	.....	18 février 1881	Hamilton doit rembourser $142.91 en règlement du bail.
L'hon. R. Boak	do expropriation de terrain	Non fixé.	1,300 00	14 juillet 1881	Sentence arbitrale transmise au ministre, décembre 1881.
Charles Pelletier	do dom. à sa récolt. par le feu	90 00	Nil.	18 nov. 1880	
Hezekiah Davis	Canal Welland, rembours. deniers payés par lui pour un moul à farine	1,063 00	400 00	14 janvier 1882	
A. W. Thompson	do dommages provenant de l'inondation causée par la digue de Dunnville	Les réclamants évaluent les dommages à $8,000.00.	.....	.....	
D. A. Frudenburg	do do		.....	.....	
C. Rittenhouse	do do		.....	.....	
O. Burnham	do do		.....	.....	
Walter Carnes	do do		.....	.....	
E. W. Evans	do do		.....	.....	
J. Evans	do do		.....	.....	
P. Nasbinder	do do		.....	.....	
R. C. Lymburner	do do		.....	.....	
G. A. Gibson	do do		.....	.....	
G. A. Windecker	do do		.....	.....	
G. Sixsmith	do do		.....	.....	
J. Sutor	do do		.....	.....	
A. Nevills	do do		.....	.....	
J. D. Rae	do do		.....	.....	
R. H. Bruce	do do		.....	.....	
D. Reid	do do		.....	.....	
J. Smith	do do		.....	.....	
E. Beamsley	do do		.....	.....	
T. Morgan	do do		.....	.....	
J. Sweet	do do		.....	.....	
R. Reid	do do		.....	.....	
J. Baker	do do		.....	.....	
R. Gibson	do do		.....	.....	
J. Granger	do do		.....	.....	
W. Burnham	do do		.....	.....	

Succession Merritt	do	do	Non fiaé.		
Pt. O 5 de Ind. Res. Tp. de Canboro'	do	do	do		
C. Burnham	do	do	do		
Joseph Rae	do	do	do		
Succession John Brown	do	do	do		
McFarlane	do	do	do		
Martin	do	do	do		
Mme Gibson	do	do	do		
Canans	do	do	do		
Stevens	do	do	do		
Jas. Bradshaw	do	do	do		
Ware	do	do	do		
Cie de ch. de f. 'Great Western'	do	do	do		
Pt. O. de pt. N. de la 2e con. N. de Dover Road, Tp. de Dunn	do	do	do	15 00	
J. C. Lilois	Ch. de fer de l'Int., hangar renouvelé		200 00	200 00	18 nov. 1880
D. D. Everardo	Canal Welland, terrain pris		Non fixé.	Nil.	19 janv. 1882
Edouard Côté	St-Arsène, terrain pris p. le ch. f. l'Interc.		140 00		
P. J. Hackey	Ch. de fer l'Int., moutons tués		50 00		
G. Lemieux	do	expropriation de terrain	Non fixé.		
Alex. Madore	Canal Lachine, dommages par l'eau		do	Nil.	8 nov. 1881
James S. Evans	do	do dus à la construction du canal	do	Nil.	do
R. Balfour	Dommages causés par l'agrandissement du canal Welland		do		
Oliver A. Felch	Ch. de fer l'Int., cheval tué		200 00	200 00	16 fév. 1881
Joseph White	do	dommage causé à sa propriété par l'eau	120 00	100 00	12 sept. 1881
Felix Ultican	do	do par chambre d'emprunt sur son terr.	100 00	5 00	24 sept. 1881
Mme N. Chouinard	do	do par le feu		Nil.	10 août 1881
J. Caron	do	do do			
J. McGillivray	Terrain pris pour le canal Welland				
Richard Colburn	Ch. de fer l'Int., cheval tué		Non fixé.	Nil.	19 mars
Joseph Bullock	do	perte d'argenterie	180 25		
F. A. et H. A. Jones	do	pertes par le feu	6,914 50	6,884 50	28 nov. 1881
Charles Gallagher	do	cheval tué	100 00	Nil.	10 août 1881
G. C. Tunstall	Expropriat. de terrain par le can. Ste-Anne			4,350 00	14 juillet 1881
O. Chevrefils	do	do		7,175 00	do
David Madore	do	do		150 00	do
C. P. Snider	Prétendu dommage à la propriété, causé par inondat. due à la digue de Dunnville		200 00		
John Fitzgerald	Prétendu dommage à la propriété, causé par inondat. due à la digue de Carillon		$50 p. ann.	300 00	10 août 1881
John W. Grote	Terrain pris pour l'agrandissement du canal Welland			Nil.	14 août 1881

	Rapport envoyé directement par M. Cowan au département.
	Cette affaire a été réglée par ordre.
	Affaire réglée par le départem. des chemins de fer et canaux à Moncton, 9 sept. 1881.
	Réclamation retirée.
	Retirée.
	Rapport envoyé au ministre, 30 sept. 1881.
	do do 8 oct. 1881.
	do do
	do do
	Réclamation réglée.
	Transmise au département.
	Renvoyée do

Relevé des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
		$ cts.	$ cts.		
Auguste Pelletier	Prétendu dommage causé à la propriété par une locomotive du ch. de fer l'Interc.	18 00	21 00	10 août 1831	
Andrew Northwood	Terrain offert pour y construire les édifices du gouvernem. féd. à Chatham, Ont.	8,000 00	8,000 00	30 mai 1881	
Le procureur de l'église presbytérienne	Terrain offert pour y construire les édifices du gouvernem. à Saint-Thomas, Ont.	7,000 00	7,000 00	do	
Robert Cochrane	Ch. de fer l'Int., dommages à matériaux de navires—brûlés à Moncton, N.B.	1,341 50	Nil.	24 sept. 1881	
Matthew Orr	Terrain néces. pour le canal de Cornwall	$450 par acre	746 00	14 juillet 1881	
William Mattice	do do	$450 do	250 00	13 juillet 1881	
William Fraser	Dommages par le feu—locomotive du ch. de fer l'Intercolonial	106 00	106 00	12 juillet 1882	
John Gunn	do do	63 25	22 56	13 juillet 1882	
Quai de Tully ou de Darby	Expropriation de terrain pour l'Intercolonial, à Halifax				Réglé à l'amiable.
M. J. Anderson	Expropriat. de terrain p. le can. Cornwall	1,600 00	1,095 00	1er janvier 1882.	
John Toschke	Dommages,—pertes par inondation, canal Welland	577 50	Nil.	19 janvier 1882	
Rév. Matthew Smith	Perte par destruction d'un moulin	400 00	Nil.	5 sept. 1881	
Thomas Nixon	Canal Welland, dommages		100 00	9 nov. 1881	
La Cie de chem. macadamisé de Sainte-Catherine	do do par dimin. des recettes de péages		1,000 00	7 août 1882	
Robert Pugsley	Terrain pris et dommage par l'eau		Nil.	19 oct. 1881	
Mme Mary Patton	Bassin de radoub, Pointe-Lévis, dommages, expropriation d'un droit de passage		9,000 00	2 sept. 1882	
Samuel Platt	Havre de Goderich, droit de passage	12,000 00	20,510 00	24 fév. 1882	
Chas. D. Fillmore	Ch. de fer l'Intercolonial, deux chevaux tués	par année. 200 00	200 00	21 fév. 1882	
Sauvages, un certain nomb. d	Canal Welland, dommage au terrain par l'inondation de la digue de Dunnville		$8,433 14 avec 40 ans d'intérêt, s'élevant à $28,672.67.	5 août 1882	

T. T. Landry	Ch. fer l'Int., dommage par inondation	384 00	150 00	9 mai 1882	Réglée pour $150.00 avec les autorités du chemin de fer.
David Pescod	Canal de Cornwall, dommage à la propr.	.....	Nil.	20 juin 1882	Le réclamant avait signé une quittance de toutes réclamations dans son contrat.
R. Flaherty	Bur. de poste de St-Jean, N.-B., condamn. injuste du fer employé à sa construction	.....	.....	.....	
Mme Helena Ansden	Dommage à terre par l'élévation du niveau de la grande rivière (à Ste-Catherine)	.....	.....	.....	
John Jessamer	Canal Cornwall, cheval tué et mal corporel	Non fixé.	Nil.	22 juin 1882	
Chas. Bertrand	Ch. fer l'Int., dommages aux moissons par étincelles de locomotives	357 00	209 40	2 août 1882	
Martin Dowlin	do dommages à ses moissons, par inondation	Non fixé.	500 00	Mars 1882	
J. B. Foster	do valeur d'une tonne de mélasse détruite	352 32	79 85	1er mai 1882	
John White	Canal de Carillon, dommages à terrain par inondation	480 00	300 00	2 août 1882	
John Morin	do do ...	Non fixé.	50 00	do ...	
Patrick Farrell	do do ...	150 00	150 00	do ...	
John Veitch	do do ...	250 00	250 00	do ...	
David Gauthier	do do ...	Non fixé.	200 00	do ...	
D. C. Hyslop	Ch. fer l'Int., dommage à terrain par l'eau	.....	.....	.....	
J. E. Baldwin	do retard d'un chargement de pommes de terre	488 33	Nil.	5 août 1882	
Walter Lang	do bois brûlé—étincelles—locomotives	434 60	34 60	10 juillet 1882	
J. B. Fraser	do do ...	12 50	12 50	do ...	
J. N. Cogswell	do expropriation de terrain	300 00	225 00	7 juillet 1882	
Napoleon Rioux	do vache tuée et dommage à terrain à Trois-Pistoles	267 20	Nil.	2 août 1882	
Fred. Hardy	Ch. fer de l'I.P.E., dommages pour deux chevaux tués	220 00	Nil.	31 juillet 1882	
J. R. White	Ch. fer l'Int., dommages causés par la contruction d'un paraneiges.	.....	.....	.....	
W. M. Richardson	do retard d'un chargement de pommes de terre	.....	.....	.....	
Joseph Black	do pour deux bœufs tués	Non fixé	40 00	3 août 1882	
Thos. R. Schurman	Ch. fer de l'I. P.E., cheval tué	Non fixé.	Nil.	do ...	
Wm. Matheson	do do	40 00	40 00	31 octobre 1882	
Thomas Giles	Chemin de fer de l'Ile P.E., une pair de bœufs tués	80 00	80 00	17 juin 1882	Si le gouvernem. est responsable en droit.
Hugh McDonald	Inondat. de son terr. par le canal Cornwall	Non fixé.	Nil.	23 do	Le rapport recommande de soumettre la question au département de la justice.
Thos. Carnez	Terrain pris pour l'embranchement de Pembina du chemin de fer C.P	23,950 00	65 60	14 octob. 1882	
Wm. N. Fairbanks	do do ...	Non fixé.	75 60	do ...	
Robt. Morrison	do do ...	.....	87 51	do ...	
Geo. Meroin (Pottinghie)	do do ...	.....	14 00	do ...	
John W. Nelson	do do ...	.....	40 00	do ...	

RELEVÉ des sentences arbitrales rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de réclamation.	Montant réclamé.	Montant adjugé.	Date de la sentence arbitrale.	Observations.
		$ cts.	$ cts.		
Geo. B. Spencer	Terrain pris pour l'embranchement de Pembina du chemin de fer C.P.	Non fixé.	800 00	14 octobre 1882	
Thos. F. Bradley	do do	5,568 00	1,246 66	do	
Duncan Campbell	do do		41 40	do	
A. W. Russell	do do		292 00	do	
Sam. Sullivan	do do				Retirée.
Thos. B. Whitby	do do				Demande un passage sur sa terre.
Hugh Carmichael	do do				do do
Rev. Geo. Young and J. H. Ashdown	do do				Retirée et réglée.
J. B. Lagimonière	do do				do
Ed. L. Drewry (pour Mag. Brown)	do do				do
Christopher MacIntosh	do do		Nil.	14 octobre 1882	N'a pas encore de lettres patentes.
Duncan McArthur *et al.*, successions de feu le Dr. Bird	do do				Retirée.
D. McArthur *et al.*, successions du Dr. Bird	do do				do
D. McArthur *et al.*, successions Mme Gunn, herit du Dr. Bird	do do		15 00	14 octobre 1882	
John Gunn	do do	617 60	41 40	do	
W. R. Sutherland	do do	82 00	2 00	do	
E. Metcalf	do do	Non fixé.	30 00	do	

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres fédéraux.

ANNEXE No. 36.

ETAT

INDIQUANT

1o. LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE DÉPARTEMENT.

2o. LES PROPRIÉTÉS TRANSMISES OU ABANDONNÉES PAR LE DÉPARTEMENT.

3o. LES PROPRIÉTÉS TRANSMISES PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUX GOUVERNEMENTS LOCAUX, OU PAR LES GOUVERNEMENTS LOCAUX AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

4o. LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT.

ANNEXE No 36.

N° 36,022.

1o. ETAT indiquant les propriétés achetées ou vendues par le département.

Date de la vente.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	A quelle fin employées.	Superficie.	Prix de vente.	Observations.
						$ cts.	
6 sept. 1867....	Geo. Bryson	Sa Majesté.....	Partie des lots Nos 8 9, 10, 11 et 12, dans la 4e concession de Mansfield, Co. de Pontiac, sur la rivière Coulonge.	Glissoires, etc.	59 acres.....	4,342 18	
14 oct. 1867....	Sa Majesté.....	Corporation des comtés de York et Peel.	Matériaux, outils et outillage sur les chemins de York.	....	.....	7,167 00	
20 août 1867...	Banque du Haut-Canada.	Sa Majesté.....	Partie O. du lot No 6, au coin des rues Duke et George, Toronto.	Bureaux du gouvernem.	200 x 140 pds	16,000 00	
23 avril 1868...	Thos. Jenkins....	Sa Majesté..	Mitoyenneté dans un mur attenant au bureau de poste, Montréal.	Bur. de poste..	.....	455 38	
23 mars 1868...	Sa Majesté.....	James Wells	Lot No 31, côté est de la rue John, et une ruelle, 15 pieds en arrière, Toronto, faisant partie du lot 13, Place Simcoe.	.....	3,772 pds.....	615 00	
9 juin 1868.....	do	Cie de remorq. du St-Laurent, Q.	Lettre de vente du steamer "Advance."	....	.....	4,050 00	
28 juillet 1868.	T. C. Keefer *et al*	Sa Majesté.....	Transmission de la propriété de Rideau Hall, New-Edinburgh.	Résidence du gouverneur.	87 a 3 r. 4 $\frac{96}{100}$ perches.	82,000 00	
28 oct. 1868....	Cie du chemin de Huntingdon et de St-François	do	Transmission, chemin de Huntingdon au lac Saint-François.	Défense.....	8 milles.....	.....	
13 nov. 1868 } 16 do }	Rév. C. E. Cartwright *et al.*	do	Transport, partie du lot No 18, 1re concession, Kingston, attenant à l'asile de Rockwood.	Pour allonger l'asile.	3 acres.....	6,000 00	
— juin 1869....	Adam Duncan et autres.	do	Quittance pour solde de toutes réclamations contre le chemin de Métapédiac.	Domm.-intérêt	.....	in all 337 91	
8 juillet 1869...	J. B. A. Chamberland *et al.*	do	Quittance de toutes réclamations pour terrains pris à St-Patrice, R.-du-Loup.	Chemin de Témiscouata.	.....	447 00	
16 do 1869...	Corp. du collège de Ste-Anne.	do	Quittance de toutes réclamations pour droits seigneuriaux qu'elle paiera, à l'avenir, sur terrain à lui pris.	do ...	.....	25 00	

14 janv. 1869..	L'hon. A. T. Galt, *et al.*	do	.....	Lot sur les rues Common et McGill, Montréal.	Douane.....	49,277 pds ...	78,843 20	
do	Bénificier et recteur de la cathédrale Saint-Paul	do	.....	Lot sur les rues North et Richmond, London.	do	108 x 79·2 120 x 80·0	8,000 00	
12 août 1869...	Cie d'assurance Royale.	do	.....	Vente de l'édifice de l'assurance Royale, rues des Commissaires et Commune, Montréal.	Douane.....	214 x 226 x 142 pds.	200,000 00	Payé lors de la signature du contrat.
Février, mai, juin, septembre 1870.	Héritiers J. B. Lawlor.	do	.....	Vente de l'île de Lawlor, à l'entrée du port d'Halifax, N.-E.	Station de quarantaine.	....	8,000 00	do do
8 sept. 1870...	F. X. Leclaire	do	.....	Vente de partie du lot No 8, 3e conces. de Shawenegan, trav. du St-Maurice.	Station	1 acre, 24 perches.	120 00	Payé le 10 septembre 1870.
6 octob. 1869.	C. Côté	do	.....	Quittance de toutes réclamations pour la construction de la prison de Sherbrooke, district de St-Francis.	.....	.....	744 20	Payé lors de la signature.
19 mai 1871....	Mme G. O'Kill Stuart.	do	.....	Partie du lot sur les rues Buade et du Fort, Québec	Bur. de poste..	45 x 79 pds..	12,000 00	Payé lors de la signature et $641.50 d'intérêt.
1er juin 1870.	L'hon. D. L. Macpherson *et ux.*	do	.....	Quatre lots sur les rues Adélaïde et Stanley, Toronto.	do ...	80 x 90 p., et 40 x 90 p.	10,953 42	Payé sur déliv. du contrat.
14 juillet 1870. 1er septemb. et mars 1871....	G. McLeod et A. Keith *et al.*	do	.....	Les lots de villes Nos 21, 22, 23, 24 et 25, rues Prince William et St. John, St-Jean, N.-B.	Douane	.....	75,000 00	Avec une rectification de £5 5s.
19 nov. 1869 ...	La cie de la baie Hudson et le gouv. impérial au gouv. féd. du Canada.	do	.....	Transfert de la Terre Rupert—droits de la Cie de la baie d'Hudson, etc., (correspondance).	Gouvernement	....	£300,000 stg.	*Gazette du Canada*, 30 juil. 1870, pp. 75 à 85.
17 mai 1872...	L'hon. H. Black	do	.....	Mitoyenneté dans un mur, rue du Fort.	Bur. de poste de Québec.	.....	130 50	
23 sept. 1871...	Banq. du Nouv.-Brunswick.	do	.....	Lot de terre sur les rues Prince William, Princes et St. John.	B. de poste de St-Jean, N.B.	50 x 90 pds.	14,000 00	Et $500 pour le droit de passage.
— octob. 1871.	La Banque du Peuple.	do	.....	Lot de terre sur la grande rue St-Jacques, la rue St-François-Xavier et la ruelle des Fortifications.	B. de poste de Montréal.	129 x 94 pds.	150,000 00	Payé le 18 avril 1872 et droit de passage.
1er juillet 1871	L. Allen *et ux.*...	do	.....	Lot de terre sur l'île Jourimain, N.-B.	Phare, etc.....	1 acre, 1 rood, 17 perches	200 00	
14 octob. 1872.	H. Tuck *et ux.*...	do	.....	Lot de terre No 4, block A, rue Water à Newcastle, N.-B.	Douane	.....	4,000 00	
16 octob. 1872.	L'hon. W. Muirhead *et ux.*	do	.....	Lot de terre No 36, côté S. E. de la rue Water, à Chatham, N.-B.	do	.....	10,000 00	
30 déc 1872....	John Brown	do	.....	Remorqueur à vapeur "Minnie Battle," le dragueur No 7 et deux chanlands.	Dragage.....	.....	19,350 00	
23 octob. 1872.	L'hon. O. Mowat *et ux.*	do	.....	Lot sur les rues Yonge et de l'Esplanade, Toronto, en face du lot No 2, côté nord de la rue Front.	Douane	.....	27,800 00	

1o ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le département.—*Suite.*

Date de la vente.	Vendeurs	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	A quelle fin employés.	uperficie.	Prix vente.	Observations.
						$ cts.	
17 oct. 1872....	Wm. Thompson et J. Burns.	Sa Majesté.....	Lot entre la rue Front et une ruelle en arrière, Toronto, à l'ouest du lot actuel de la douane.	Douane.....	Lisière de 25 p. 8 p. en t. 4,326 pds.	8,983 00	
31 déc. 1872 ...	L'hon. W. Muirhead *et ux.*	Sa Majesté.....	Ile du Milieu ou Barratoria, dans la rivière Miramichi, Chatham, N.-B.	Quarantaine. ..	18 acres	1,100 00	
30 jan. 1873....	John Walker *et ux.*	do	Partie S.E. de la ½ N. du lot No 11, concession C., London, entre le chemin de fer Grand Ouest et le chemin de fer Grand-Tronc.	Bâtiments d'immigrat.	3½ acres	2,500 00	
6 nov. 1872 ...	Chas. Nolin *et ux.*	do	Terrain à la Pointe du Chêne, chemin du lac des Bois, comté de Provencher, Manitoba, sur la Seine.	do	1 ch. x ½ mile	25 00	
27 fév. 1871....	Sam. Barker *et ux*	do	Partie des lots Nos 10 et 11, au N. de la rue North, 11 au sud de la rue North, et 10 et 11 au sud de la rue Fullarton, London, Ont.	Bur. de poste..	2,700 pieds.	3,000 00	
16 déc. 1872....	Wm. Carling et Hon. J. Carling *et ux.*	do	Partie du lot No 11, au sud de la rue North, à London, Ont.	do	840 pieds.....	2 00	
17 juin 1873....	Sa Majesté	Institut. Royale pour l'avancement de l'instruction.	Décharge du prêt et de la cession à elle faits d'un terrain sur la rue Ste-Catherine et Cathcart, Montréal, etc.—le gouvernement devant en enlever les bâtiments d'exposit. dans les 75 jours.	Employé autrefois comme palais d'exposition.	.....	40,000 00	
26 juin 1873....	James Vernon *et ux.*	Sa Majesté.....	Partie du lot No 15, dans la 11e concession, rivère Seigmour, Trent.	Const. à Heely's Falls.	12 acres et 5 acres.	1,000 00	
17 sept. 1872...	Arr. du conseil..	Dept. des trav. publics.	Transfert du "Platon" à Trois-Rivières, P.Q.	Douane	.....	.....	
5 juin 1873....	Administrateurs des propriétés. publ. du comté de Pictou, N.E.	Sa Majesté	Lot connu sous le nom de "terrains de l'hôpital de marine et de la quarantaine," à Pictou, N.E., au b. du havre.	Quarantaine ...	35 acres	4,000 00	

14 oct. 1872....	Sess. générales de la paix, co. de Queen.	do	Rapport, plan et évaluation de terrain pris pour un chemin jusqu'au brise-lames, à Brooklyn, Fish Point, N.-E...	Chemin.	72pds de long 30 pds de large.	333 00	Payé par la localité.
15 juillet 1873.	Robert Ross *et ux*	do	Lots D.E., sur la pointe occidentale de l'île Saint-André, comté de Charlotte, N.B.	Lazaret	3 acres.	300 00	
16 août 1873 ...	Banq. du Nouv.-Brunswick.	Sa Majesté	Bande additionnelle de 6 x 11 pieds, pour droit de passage, à l'extrémité du passage le long de la banque et le bureau de poste, et entre ces deux édifices, à Saint-Jean, N.-B.	Droit de pass ..	6 x 11 pds....	650 00	
27 do 1873...	Joseph H. Bellerose.	do	Lot à Saint-Vincent-de-Paul, sur la rivière des Prairies.	Pénitencier. ...	5,966 pds. ...	10,000 00	Avec intérêt à 6 pour cent depuis le 1er mai 1882.
11 février 1870.	J. H. Bellerose et C. Germain.	do	Servitude pour aqueduc	Droit de pass..	.....	1,000 00	
4 nov. 1873 ...	Sa Majesté..... ...	Maurice Cuvillier	Promesse de vente de l'ancien emplacement du bureau de poste, Montréal.	.....	.....	100,000 00	
3 do 1873...	W. A. Himsworth.	Sa Majesté.....	Quittance de dommages-intérêts, perte de droits en face du lot de grève n° 6, dans le 3e rang, Hull, par les ouvrages de station de la Petite Chaudière.	Ouvrages de la riv. Ottawa.	.....	800 00	
21 oct. 1873....	Eust. H. Lemay.	do	Lot de terre à Saint-Vincent-de-Paul, rivière des Prairies.	Pénitencier. ...	76 arpents ...	18,000 00	Avec intérêt à 6 pour cent depuis le 11 déc. 1872.
5 juin 1873....	Sa Majesté.....	Cie de la Baie Hudson.	Terrain sur le côté nord de la rivière Assiniboine et à l'ouest de la rivière Rouge, Manitoba.	.....	45 acres	.....	50 acres sur 500 réservés pour des fins publiques.
30 mars 1874...	James Motz.....	Sa Majesté.....	Lot n° 2,832, sur les rues Buade et Frontenac, Québec.	Bureau de poste	1,781 pieds mesure anglaise.	7,000 00	Et loyer de six francs à l'Hôtel-Dieu, Québec.
25 mai 1874....	D. Fraser	do	Partie du lot n° 14, bloc 70, carte officielle, Victoria, C.-B.	Douane.....	.....	1,800 00	
22 do 1874....	H. A. Cuzo.....	do	Partie du lot n° 16, bloc 70, carte officielle, Victoria, C.-B.	do	.....	1,800 00	
18 août 1874 ...	Joseph Gardner.	do	Terrain à Brooklyn, comté de Queen, N.-E., au nord du brise-lames.	Brise-lames.....	180 x 10 pds.	100 00	
1er sept. 1874.	A. G. B. Bannatyne *et ux*, et Andrew McDermot *et ux*.	do	Partie du lot n° 248, régistre de la Cie de la Baie d'Hudson, Winnipeg, Man., faisant face aux rues Principale et Owen.	Bureau de poste	90 $\frac{3}{10}$ ch. x 1 ch. 81 $\frac{3}{10}$ ch.	1 00	
8 do 1874.	T. J. Wallace et T. Evans.	do	Lettre de vente de 4 chalands—Travaux du havre de Mabou.	Dragage.....	.....	1,600 00	

1o ETAT indiquant les propriétés achetées ou vendues par le département—*Suite.*

Date de la vente.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	A quelle fin employées.	Superficie.	Prix de vente.	Observations.
						$ cts.	
5 oct. 1874....	J.E.Woodworth	Sa Majesté	Actions dans le capital de la cie de jetées de la pointe du Chêne, pour le prolongement du brise-lames, N.-E., nos 2 à 5, 7 à 15, ½ 16, 17, ½ 18, 19 à 146.	Brise-lam. à la pte du Chêne.	.....	1 00	
5 do 1874....	T.E.et J.Bigelow	do	Action n° 1, do do		.....	10 00	
5 do 1874....	C. C. Hamilton.	do	Action n° ½ 6, et ½ 16, do		.....	50 00	
5 do 1874....	S. Sheffield et J. L. Wickwire.	do	Action n° ½ 6, et ½ 18, do		.....	10 00 10 00	
31 mai 1875.....	Cie de jetées de la pte du Chêne.	do	Terrain inondé, réservé par la cour des Sessions de comté en 1845 do		2 roods, 28 perches.	1 00	
26 do 1874....	Geo. Botsford *et ux.*	do	Maison et partie du lot n° 31, plan de Palmer, à Sackville, Westcock, N.-B.	Hôpital de marine.	7 acr., 3 roods, 34 perches.	3,200 00	
19 déc. 1874...	Lewis McLean...	do	Lettre de vente d'un chaland dragueur, Port-Hood.C.-B., N.-E.	Dragage.	.....	500 00	
3 juillet 1874.	Jane Porter.....	do	Partie de l'île aux Cochons, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice.	Estacades.....	17 acres.....	2,080 00	
18 mars 1875...	Hon.T.D.Archibald *et al.*	do	Terrain à la baie aux Vaches, C.-B., N.-E., et brise-lames.	Brise-lames. ...	.....	25,000 00	
20 février 1874.	John Walker *et ux*	do	Partie S.E. de la ½ N. du lot 11, con. C, London entre le c. de f. G.O et le G.T.	Baraque des immigrants.	3½ acres.....	2,500 00	
27 avril 1875...	Associat colon. de const et de placement.	do	Lots sur la ferme Brodie, Saint-Henri, près Montréal, le long du c. de f. G.T	do ...	18,150 pieds.	7,300 00	
17 juin 1875....	Wm. Simons.....	do	Dragueur "St. Lawrence," actuellement à Halifax, N.-E.	Dragage.....	.....	£19,600 0 0	Sterling.
6 oct. 1874....	Cie de la Baie d'Hudson.	do	Lots 11, 12, 13, 14, bloc 3, rue Garry Winnipeg. Manitoba.	B. de la douane et des terres.	.....	3,000 00	
17 août 1875...	Caroline A. Hart	do	Partie de l'île aux Cochons, embouchure du Saint-Maurice.	Estacades, etc.	12 arpents ...	1,214 00	
2 nov. 1875...	Gouvernement local, I.P.E.	do	Liste, plans et titres de propriété fédérale, Charlottetown, Ile du Prince-Edouard.	Ile du P.-E....	.....	.....	
2 oct. 1875....	Thos. Keays.....	do	Part du lot à Souris, comté de King, sur le chemin conduisant à East Point Ile du Prince-Edouard.	Hôpital de marine.	1·00 acre.	300 00	

5 fév.	1876.	Sa Majesté	Cité de Montréal.	Echange de lots, part. No 1, quartier ouest, rue Common, Montréal	.....	.....	113 60 52 81	Principal. Intérêt.
5 fév.	1876.	do	do ...	Vente de part. de lots do do ...	Pour élargir, etc., la rue Common.	.....	5,396 80 2,533 91	do
3 fév.	1875.	do	Commissaires du havre de Montréal.	do do do ...	Bureaux, etc...	.....	53,975 00	
20 oct.	1874.	do	T. Cramp *et al*...	Edifice du palais de cristal, bloc de la cathédrale, Montréal (lot leur appartenant).....	.....	.....	2,600 00	
3 juillet	1875.	L'hon. A. J. White *et ux.*	Sa Majesté.....	Lot sur le côté N.E. de la rue George, Sydney, Cap Breton, N.E. (emplac.)	Hôpital de marine.	3·75 acres....	800 00	
27 avril	1876.	J. C. McLagan *et ux.*	do	Partie de lot 54 dans l'arpentage de la Cie du Canada, lot 20 dans l'arp. de J. Macdonald, et lot B, ville de Guelph	Bureau de poste Douane et accise.	.....	4,000 00	
2 mars	1876.	D. G. DesBrisay.	do	Vente de terrain, grève N., havre de Richibucto.	Brise-lames.....	3⅔ acres	250 00	
2 mai	1876.	G. W. Chandler *et ux* et l'hon. E. B. Chandler	do	Vente de terrain à Dorchester, N.B.....	Pénitencier.....	299 do	13,000 00	
3 do	1876.	A. Weldon *et ux.*	do	do do	do ...	170 do	4,400 00	
3 do	1876.	J. A. Buck *et ux.*	do	do do	do ...	150 do	4,200 00	
14 déc.	1876.	W. E. Cunningham.	do	Vente de terrain à l'anse de Ballantyne (ou de McNair) Antigonish, N.E.	Brise-lames.....	4 do	100 00	
7 fév.	1877.	Gouvernement fédéral.	Gouvernement d'Ontario.	Convention provisoire pour la vente de l'asile Rockwood, Kingston	Asile d'aliénés	.....	96,500 00	
1er mai	1877.	Sa Majesté.....	Cie. de ch. de fer de Port Dover et Port Huron.	Vente à la Cie du havre de Port Dover, à l'embouch. du Creek de Patterson.	Havre	.....	6,200 00	
23 mai	1877.	do	Commissaires du havre de Montréal.	Quittance pour solde du prix du lot No 1, rue Common. Montréal, à eux vendu le 3 février 1876.	do	.....	16,987 50 1,493 97	Principal. Intérêt.
17 déc.	1877.	D. McGillis *et ux*	Sa Majesté.....	Vente au gouvernement, du lot 14, 1er rang Ile d. Allum., dig. de la Culbute	Submergé.....	4 acres	100 00	
27 fév.	1878.	Exécuteurs de Nelson Mott.	do	Partie des lots 8 et 9, à St. Jean, Q.....	Bureau de poste, etc.	.....	1,600 00	
12 août	1878.	Sa Majesté	Jas McNamara et Robt. McGirl..	Lot No 4, bloc V, cité de New-Westminster, Colombie-Britannique.	.....	100 x 200 ch	2,225 00	A d.
16 sept.	1878.	Isaac Hodgins ...	Sa Majesté.....	Partie de lot No 20, N. de la rue Dalhousie, Brantford, Ont.	Bureau de poste, etc....	⅛ acre	3,400 00	
27 août	1878.	J. McKay et J. Ross.	do	Lettre de vente du drag. "George McKenzie, act. à la baie de Mahone, N.E	Dragage.....	.....	5,000 00	

1o. ETAT des propriétés achetées ou vendues par le département, etc.—*Suite.*

Date de la vente.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriété achetée ou vendue.	A quelle fin employée.	Superficie.	Prix de vente.	Observations.
						$ cts.	
19 juin 1878	Cie du chemin de Maitland	Sa Majesté..... do	Quai à l'entrée de l'Etang, à l'Anse Verte, à Yarmouth, N.E.	Quai	150 pds. long	1 00	
7 mai 1879.	Fidéi comm. des terres comm, Lunenburg, NE		Emplacement de l'hôpital de marine, township de Lunenburg, N.E.	Hôpital de marine.	2 acres	1 00	
21 do 1879.	Sa Majesté	W. D. McKay et T. Forham.	Acte de vente à eux fait du remorqueur à vapeur "Minnie Battle".	Dragage.....	.....	700 00	
11 sept. 1878.	V. Ouellette *et ux*	Sa Majesté.....	Lots 1, 2, et partie de 6 et 7, bloc L, (ou 81, 82 plan de McNeff) Windsor, Ont.	Bureau de poste, etc.	8,846½ pds ...	1,800 00	
9 mai 1879.	do ...	do	Restant des lots 6 et 7, bloc L, (ou 81, 82 plan de McNeff) Windsor, Ont.	do ...	7,961 do ...	1,600 00	
14 juin 1880.	W. J. Buchanan.	do	Remorqueur à vapeur "C. W. Dennis"	Dragage.....	....	2,500 00	
14 do 1880.	do ...	do	Dragueur à vapeur "Nipissing" et deux chalans.	do	.....	11,500 00	
22 janv. 1880.	Société permanente de prêt et d'épargnes du Canada.	do	Lots 1, 2, 3, 4, coin des rues George et Sussex, Ottawa, avec édifice dessus construit, connu jusqu'ici sous le nom de "Clarendon Hotel".	Pour être converti en musée géologique.	.....	20,000 00	
27 sept. 1880..	Cie de télégrap. Western Union	Sa Majesté.....	Lignes de télégraphe et instruments appartenant à la compagnie dans la Col.-Britannique et câbles élect. entre l'île Vancouver et Swinomish, E.-U.	.....	.....	24,000 00	
27 do 1880.	Thos. Wills.....	do	Lots 2, 3, 4, 5 et 6, côté ouest de la rue Pinnacle, Belleville, Ont.	Bureau de poste, etc.	.....	5,500 00	
7 oct. 1880.	Sa Majesté.....	J. K. Suter	Lettres patentes de partie du lot No 5, bloc XIV, New-Westminster, C.-B.	Ancien bureau d'enregistrement.	.....	800 00	
9 nov. 1880..	H. A. King.....	Sa Majesté..	Partie du lot No 8, coin des rues Queen et King, Ste-Catherine, Ont.	Bureau de poste, etc.	15 perches...	3,250 00	
9 do 1880..	W. L. Copeland.	do	Partie de lot, coin de la rue King et de la ruelle Helliwell, Ste-Catherine, Ont.	do ...	11 do ...	2,750 00	
6 sept. 1880.	F. A. Almon et autres. (Héritiers Egan).	do	Bande de terre en arrière de l'édifice du bureau de poste, Ottawa.	Pour les besoins du bureau de poste	4,656 pds. de superficie.	11,276 44	

12 oct. 1880....	L'hon. J. Hearn.	do	Douze lots dans la rue Champlain, Québec.	Pour y construire un mur de soutènem. au pied du r. de la Citad.	.....	21,700 00	Lots nos 2304, 2305, 2306, 2308, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2320, 2321, 2322.
7 déc. 1880....	Dame Sarah J. Rankin.	do	Lot n° 686, quartier nord de la ville de Sherbrooke	Bureau de poste, etc.	.....	3,500 00	
7 do 1880....	Banque des townships de l'est...	do	Lot n° 685, quartier nord de la ville de Sherbrook	do ...	.....	5,000 00	
11 fév. 1881....	Thos. McGoey ...	do	Partie du lot n° 3, 6e rang, township de Hull, Qué., et droit de passage jusqu'au chemin public sur les lots 3 et 4, ce qui donne une long. de 1,374 pieds..	Se rattach. à la station d'estac. de la Gatineau.	10,500 p. car	250 00	
26 mars 1881...	W. Turner.....	do	Droit de passage sur son terrain dans la paroisse de Dorchester, comté de Westmoreland, N.B., pour poser, réparer et renouveler les tuyaux à eau de l'aqueduc du pénitencier de Dorchester.....	Aqued. du pénitencier de Dorchester.	.....	350 00	
26 do 1881..	E. Weldon	do	do do do ...	do ...	.....	200 00	
26 do 1881..	J. S. Chapman...	do	Vente d'un morceau de terre, propriété Chapman, dans la paroisse de Dorchester, comté de Westmoreland, N.B., contenant un acre; et le droit de poser des tuyaux à eau depuis le morceau de terre vendu; aussi le droit de pass. pour renouv. ou rep. ces tuyaux.	do ...	1 acre	800 00	
26 do 1881..	W. Milner	do	Droit de passage sur son terrain, dans la paroisse de Dorchester, N.B., pour poser, réparer et renouveler les tuy. de l'aqu. du pénit. de Dorchester.	do ...	.....	200 00	
22 do 1881...	W. Reay et autres.	do	Droit de passage depuis le chemin public jusqu'au Quai des Cèdres, Q.	Ch. p. aller au Q. des Cèdres	.....	1 00	
4 juillet 1881.	P. Cullen.	do	Partie des lots de ville nos 1, 53, 54 et 100, à Charlottetown, I.P.E.	Construction d'un hôpital de marine.	.....	1,800 00	
19 do 1881.	D. McInnes.....	do	Partie des lots nos 9 et 10, sur les rues King et John, Hamilton, Ont.	B. de poste, etc	.....	35,908 32	
30 août 1881..	A. Northwood...	do	Partie du lot n° 94, coin des rues King et Quatrième, Chatham, Ont.	do ...	.....	8,000 00	
17 oct. 1881....	Sa Majesté	J. et W. Keough	Vieux bâtiment sur la propriété achetée de A. Northwood, Chatham.	.....	.....	125 00	
22 nov. 1881....	Fidéicommissaires de l'église presbytérienne (St-Thomas.)	Sa Majesté.....	Partie des lots nos 4 et 5, sur la rue Talbot, Saint-Thomas, Ont.	B. de poste, etc	132x122 pds.	7,000 00	
7 déc. 1881....	A. H. Davidson.	do	Partie du lot n° 16, coin des rues Pitt et Seconde, Cornwall, Ont.	do ...	100 x 80 pds.	8,000 00	

1er Etat des propriétés achetées et vendues par le département—*Suite*

Date de la vente.	Vendeur.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Leur usage.	Etendue.	Prix de la vente.	Observations.
						$ cts.	
28 fév. 1882....	Corporation de la ville de Stratford.	Sa Majesté	Lot sur la rue Ontario, à son point de croisement avec le côté nord de la rue Erié, Stratford.....	Bureau de poste, etc.	.....	Donation.	
5 déc. 1881...	Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi.	do	Partie du lot nº 74, ville de Chicoutimi, Qué.	Hôpital de marine.	209 x 418 pds	400 00	
24 fév. 1882....	Héritiers Wright.	do	Donation d'une partie de la réserve, sur la rue principale, Hull, Qué.	Bureau de poste, etc.	120 x 125 pds	Donation.	
31 mars 1882..	F. A Vail et autres.	do	Lot de terr. dans la par. de Sussex, N.B.	do ...	90 x 130 pds	1,600 00	
4 fév. 1882....	Sa Majesté.....	G. E. Franklyn.	Concession d'une partie des terrains du pénitencier d'Halifax, N.E., entre la rue Franklin et le port.	.....	100 x 100 pds	900 00	
12 avril 1882...	La corporat. épiscopale catholique romaine d'Arichat.	Sa Majesté.....	Lot connu sous le nom de lot du collége Saint-François-Xavier, coin des rues du Collége et Principale, à Antigonish, N.E.	Bureau de poste, etc.	240 vgs carr.	1,750 00	

No 2.—Propriétés transférées ou cédées par le gouvernement fédéral.

Page et date de la publication dans la *Gazette du Canada*.		Date de l'arrêté du Conseil.	Ouvrages cédés.	Comtés dans lesquels ces ouvrages sont situés.	A qui cédés.	Observations.
589	10 fév. 1870....	4 fév. 1870....	Route jusqu'à la jetée de Berthier.....	Berthier	A la municipalité de la localité et à ses voyers.	
.....	.....	27 juillet 1871.	Gliss. et ouv. s. le bras sud de la rivière Pétéwawa.	.....	.....	Péages abolis.
274	27 fév. 1868....	28 déc. 1867....	Pont tournant sur la crique de la Chaudière, havre de Port Stanley.....	Elgin	A la municip. et à ses voyers.	
.....	.....	27 mai 1868...	Pont sur la rivière Batiscan.....	Champlain.....	do do ...	
701	20 fév. 1867....	20 fév. 1867....	Pont sur la rivière Gatineau, township de Hull.....	Ottawa.....	Munic. du township de Hull..	
141	4 sept. 1868...	4 mai 1868.....	1o Cette partie (14 milles) du chemin de Métapédiac à partir de Ste-Flavie, sur le fleuve St-Laurent, traversant la seigneurie de Lepage et Théberge, le township de Fleuriau, et le fief Pachot.	Rimouski.	Municipalité et voyers de la localité.	Cédés depuis le 28 sept. 1868.
.....	.....	.....	2o Et (13½ milles (depuis la résidence de Daniel Frazer, sur le 96e mille, dans le township de Restigouche, jusqu'à la traverse de Cross Point, dans la baie des Chaleurs, sur le 111e mille.	.....	do do ...	do
643	19 mars 1869...	18 mars 1869...	Le pont sur la rivière Batiscan.....	Champlain.....	do do ...	Cédés depuis le 23 mars 1869.
734	30 do ...	30 do ...	Déclarant ouvrage public le chemin de Huntingdon et lac Saint-François.....	Huntingdon.....	.....	Pour des fins militaires.
.....	.....	15 do ...	Le pont sur la rivière Petite Nation, à Sainte-Angélique.....	Comté d'Ottawa.	Municipalités.....	Doit être cédé.

No 2.—Propriétés transférées ou cédées par le gouvernement fédéral.—*Suite.*

Date de l'arrêté du Conseil.	Publié dans la *Gazette du Canada*, page.	Propriétés cédées ou transférées.	A qui.	Observations.
1er déc. 1873.....	.....	Chemin de Huntingdon et lac Saint-François.....	Au village de Huntingdon et autres municipalités que traverse le chemin.....	Transféré.
30 oct. 1873.....	.....	Casernes des Jésuites, Québec.....	Au gouvernement de Québec....	do
19 juin 1873.....	2035	Chemin de Hamilton et Port Dover et pont de Caledonia.	Aux municipalités.....	Cédé.
5 nov. 1873.....	500	Chemin de Hamilton et Brantford, pont de Brantford, chemin de London et Brantford, etc.....	Aux autorités municipales et aux voyers des localités dans lesquelles ils sont situés.....	
8 janv. 1875.....	846	Jetée de l'Islet, Telegraph Rock.....	do do	do
do ...	846	Chemin de Huntingdon et lac Saint-François.....	do do	do
4 juin 1875.....	846	Pont du Portage-du-Fort, sur la rivière Ottawa.....	.....	do
22 avril 1876.....	.....	Transfert du havre de Goderich, Ont. (par O. en Conseil)	Au départ. de la marine et des pêcheries...	
26 mai 1876.....	166	Quai à Saint-Alphonse de Bagotville, riv. Saguenay, P Q.	Au conseil municipal de Bagotville.....	Transféré.
6 mai 1876.....	.....	Pont sur les glissoires et le chenal Buchanan de la rivière Ottawa, ville d'Ottawa, Ont.....	Au conseil municipal d'Ottawa.....	Cédées le 20 mai 1876.
14 juin 1876.....	1536	Glissoire du rapide Deschênes, rivière Ottawa.....	.....	Cédée.
26 mars 1877.....	.....	Transfert de l'Ile Ronde, vis-à-vis de Montréal, Que... ...	Aux commissaires du havre de Montréal.....	
26 oct. 1877.....	512	Canal Desjardins, transféré sauf les dispositions de l'Acte 39 Vic., chap. 17, 1876.....	A la corporation de la cité de Dundas.....	Transféré à toujours.
19 fév. 1879.....	.....	Les ouvrages du gouvernement à la chute aux Iroquois, rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice.....	.....	Cédés.
16 fév. 1879.....	.....	Autorisant la municipalité de la paroisse de Sainte-Anne la Pérade à fermer son pont tournant sur la riv. Ste-Anne jusq. ce que le gouv. ordonne q. la partie mob. s. reconst.	A la paroisse de Sainte-Anne la Pérade.....	

N° 3—Propriétés transférées par le gouvernement fédéral au gouvernement local, ou par le gouvernement local au gouvernement fédéral.

Date de l'arrêté du conseil.	Propriétés transférées.	Comté dans lesquels ces propriétés sont situées.	A qui transférées.	Observations.
6 avril 1868	Maison de correction à Saint-Vincent-de-Paul	Laval	Au gouvernem. provincial, Q.	
do	Prison neuve et lot à Sherbrooke	Ville de Sherbrooke.	do	
15 juin 1868	Prison et palais de justice au Sault-Sainte-Marie	District d'Algoma	Au gouvernement d'Ontario	
25 mai 1872	Ancien hôtel du gouvernement, école normale Jacques-Cartier	Montréal	Au gouvernement provincial.	
26 juin 1872	Maison de correction et terrains transférés	St-Vincent-de-Paul	Au gouvernement fédéral	
19 juin 1874	Hôtel du gouvernement	Charlottetown	Au gouvern. de l'Ile du P.-E.	
27 mai 1876	Lots de terre et édifice à Victoria, New-Westminster, Nanaïmo, Hope, Yale, Lytton, Lilloet, Quesnelle, Richfield, Bakerville, Vanwinkle et Longley, C.B.		Au gouvernement de la C.-B.	
6 janvier 1877	Asiles à Toronto et Orillia, la maison de correction à Pénétancouchine, et la prison et le palais de justice au Sault-Sainte-Marie.		Au gouvernement d'Ontario	
19 janvier 1877	Terrains du pénitencier, province du Manitoba		Au gouvernement fédéral	
8 août 1878	Terrains du pénitencier, sur la réserve du Camp, à New-Westminster, C.B.		do	
8 octobre 1878	Ouvrages de la rivière Trent, transférés sans condition		Au gouvernement d'Ontario	Annulé par un autre arrêté du conseil en date du 13 juin 1879.

N° 4.—ETAT GÉNÉRAL indiquant les propriétés publiques louées de 1868 à 1882 (à l'exception des chemins de fer et canaux).

Date.	Terme du bail.	Locataires.	Description de la propriété louée. — Situation topographique et nature.	Leur usage.	Etendue de la propriété.	Date à laquelle le bail commence à compter.	Loyer annuel.
							$ cts.
1er sep. 1867	1 an	Mme Ann Mackay à Sa Majesté la Reine	Lots "Triangle" et "Bay," New Edinburg.	Débarcadère	.....	1er sept. 1867	180 00
20 do 1868	do	Mme Olive Stewart.....	L'ancienne banq du Haut-Canada, Toronto.	Maison d'école...	.....	29 août 1868.	600 00
10 mai 1869..	do	Samuel Percy.....	Les péages sur le chemin de Huntingdon et du lac Saint-François	.....	.....	10 mai 1869 .	290 00
5 juill. 1869	Pendant la saison de navigation.	Cie de remorq du St-Laurent	Permiss. de se servir de la boîte à charbon du gouvern. sur la jetée, à la Rivière-du-Loup.	Dépôt p. charbon	.....	A condition de rétablir toutes les attaches de fer pour la rendre sûre.	
3 sept. 1870	1 an.....	Michael Kerby.....	Les péages sur le chemin de Huntingdon et du lac Saint-François.	Péages	.....	3 sept. 1870	230 00
2 oct. 1871.	do	M. S. McCoy.....	do do do ...	do	.....	10 oct. 1871.	426 00
26 janv. 1872	Durant bon plaisir du gouvern.	Cie de télégrap. de Montréal	Pour placer des poteaux sur les piles en aval du pont, rivière des Prairies.	Pour ses fils.....	.....	26 janv. 1872	5 00
31 do 1872	do ...	do Dominion..	do do do ...	do	.....	31 do 1872	3 00
11 do 1873	do ...	L'hon. Jas. Skead.....	Pour prolonger ses estacades sur la rivière Ottawa, en face du lot n° 30, con. A, Nepean	Moulins neufs de Nepean.....	.....	1er déc. 1872	50 00
27 août 1873	Sa vie durant.....	Henry Ogden au gouvernement.	Terrain à l'extrém. S.O. du rang des Grandes Prairies, rive nord, rivière St-Maurice.	Estacades flottantes.....	.....	2 sept. 1871	200 00
29 oct. 1873.	21 ans, et renouvelable	Le gouvernement à John Rochester.	Deux bandes de terre, réserve du gouvernement, lot 39, con. A, Nepean, rivière Ottawa.	.....	.....	8 do 1873	50 00
7 mars 1874	do ...	Le gouvernement à George Stirling.	Bande de terre, réserve de l'artillerie, au pied de Major's Hill, cité d'Ottawa.	.....	152x76 pds	1er jan. 1874	1re 10 ann'ées 20 00; 2e 11 années 40 00; 2e et après 100 00
12 nov. 1874	19 ans et renouvelable 3 fois 21 ans, en tout 82 ans	M. K. Dickinson.....	Permission de construire une arcade en pierre de 18 pds de largeur sur le lot en forme de coin, près du pont des Sappeurs, Ottawa, près du canal Rideau.	Entrepôts	.....	Date du bail	1re période 25 00; 2e période 32 00; 3e période 40 00; 4e période 50 00
7 août 1874	Durant bon plaisir du gouvern.	D. Moore et Cie	Partie de la grève à l'embouchure de la rivière Maitland, havre de Goderich.	Terrain d'amarrage.....	.....	do	1 00

4 juin 1875	21 ans, renouvelable.	M. Staunton et Cie, de Toronto.	Bail au gouvernement de partie du lot n° 40, rue de l'Esplanade, Toronto.	Entrepôt de vérification.	.....	1er nov. 1866	125 00
25 do 1875	do ...	Wm. Myles et Cie, Toronto..	do 39 do do ...	do ...	.....	18 déc. 1863	125 00
25 do 1875	do ...	L'hon. O. Mowat.....	do 39 do do ...	do ...	.....	.....	.....
5 nov. 1874	Dur. bon plaisir.	Corporation de la cité d'Ottawa.	Pour occuper Major's Hill et le chemin qui le longe, Ottawa.	Parc et chemin..	.....	5 nov. 1874	.....
29 mai 1875	do ...	H. Pruneau.....	Pour attacher un hangar à bateaux et une estacade flottante, dans la riv. Ottawa, au pied de la rue St-Patrice, et le lot attenant.	Hangar à bateaux, etc.	100 x 50 p.	Date du bail.	1 00
1er sept 1860	20 ans.....	Sa Majesté	Lot et maison de F. M. et J. Walker, rue Canterbury, Saint-Jean, N.B.	Bureau de poste.	.....	1er mai 1860	800 00
29 avril 1876	Dur. bon plaisir du gouvernm.	L'hon. James Skead	Trois petites îles, vis à vis le lot 33, con. A, Nepean.	Rivière Ottawa...	11a 3r 14p.	1er do 1876	24 00
14 mai 1867	10 ans	Sa Majesté	Maison de Mary Gregg, rue Carleton, Frédericton, N.B.	Bureau de poste.	.....	1er do 1866	240 00
29 mars 1877	Dur. bon plaisir du gouvernem.	H. Holbrook.....	Trois hangars et une maison au camp, New-Westminster, C.B.	.....	.....	1er mars 1877	120 00 24 00
14 oct. 1875	do ...	A. Peele.....	Partie du bureau d'essai, au camp, New-Westminster, C.B.	.....	.....	1er oct. 1875	60 00
1er déc. 1875	do ...	J. Maury.....	do do do ...	.....	.....	1er déc. 1875	36 00
28 do 1876	1 an.....	E. Dickenson.....	Hôtel du gouvernement et maison, New-Westminster, C.B.	.....	.....	31 mars 1877	120 00
6 sept. 1876	Dur. bon plaisir du gouvernem.	H. Pruneau.....	Pour attacher son hangar à bateaux au bord de la propriété de la réserve d'artillerie, côté sud de la rue Cathcart, riv. Ottawa.	Bateaux d'agrém	100 x 50 p.	1er sept. 1876	1 00
22 août 1877	3 ou 5 ans	Commissaires du havre de Montréal.	Bail au gouvernement de trois salles dans leur édifice sur le lot n° 1, rue Common, Montréal.	Bureau du canal Lachine.	.....	1er nov 1877	1,250 00
2 avril 1878	Dur. bon plaisir du gouvernem.	H. Holbrook.....	Bâtiments, quai, etc., réserve du camp, New-Westminster, C.B.	.....	.....	25 déc. 1877	156 00
23 do 1879	5 ans.....	T. E. Normand au gouvernement.	Trois salles sur la rue Craig, Trois-Rivières, ainsi que voûte et cour.	Bureaux du gouv ouvrages du Saint-Maurice.	.....	23 avril 1879	100 00
27 mai 1873	7 ans et 8 mois.	Cie de la baie d'Hudson au gouvernement.	Arrêté du conseil fixant le loyer pour une maison à Fort Garry, Manitoba.	Résidence du lieutenant-gouverneur.	.....	1er sept. 1870	$2,250 pour 2 ans, de 1870 à 1872. $850 pour 8 mois, de sept. 1872 à mai 1873. $2,000 pour 1 an, du 1er mai 1873.
5 juill. 1878	4 mois	Le gouvernement à la cie de conserves de Delta.	Le steamer du gouvernement "Georgie" pour desservir la rivière Fraser, C.B.	.....	.....	5 juillet 1878	400 00
6 fév. 1879	25 ans.....	Le gouvernement aux commissaires du havre de Québec.	Lot entre le nouveau bureau de douane et les rues Dalhousie, Leaden-hall et Aylmer, Québec.	Bourse en plein air.	.....	1er sept. 1878	1 00
1er janv. 1879	1 an.....	La cie de télégr. de Montréal au gouvernement.	Quatre téléphones et usage d'un fil entre le bloc de l'est et Rideau Hall.	.....	.....	1er janv. 1879	60 00

N° 4.—ETAT GÉNÉRAL indiquant les propriétés louées pour les travaux publics, de 1868 à 1882.

Date.	Terme du bail.	Locataires.	Désignation de la propriété louée. — Situation topographique et nature.	Leur usage.	Etendue de la propriété.	Date à laquelle le bail commence à compter.	Loyer annuel.
							$ cts.
4 sept. 1878	7 mois.....	Le gouvernement à Edward Dickenson.	Une maison près de la réserve du camp, New-Westminster, C.B.....	.....	.....	1er sept. 1878	36 00
19 oct. 1878	... .	Le gouvernement à Hy. Holbrook.	Quartiers des officiers, près de la réserve du camp, New-Westminster, C.B.....	.....	.....	1er nov. 1877	24 00
13 déc. 1880	Dur. bon plaisir-dev. prendre fin après 3 m. d'avis.	C. B. Wright	Permission de couper une ouverture dans le garde-corps du pont de la glissoire, à Hull, P. Q.	.....	.....	13 déc. 1880	1 00
28 mars 1881	do ...	Perley et Pattee.....	Partie de la réserve du gouvernement à la tête de l'île de la Chaudière, riv. Ottawa	.....	.....	1er janv. 1881	96 00
3 mai 1881	do ...	Cie de remorqueurs du lac Saint-François.	Jetée du gouvernement et hangar à fret, à Saint-Dominique, P.Q.	.....	.....	1er nov. 1880	50 00

L'annexe n° 36 indiquant les propriétés, achetées ou vendues, a été compilée d'après les rapports imprimés du département des travaux publics de 1867 à 1882. Les propriétés du canal et du chemin de fer ont été omises.

G. F. BAILLAIRGÉ, S.M.T.P.

ANNEXE No 36½.

PROPRIÉTÉS DE LA RÉSERVE DE L'ARTILLERIE

TRANSFÉRÉES PAR

LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL AU GOUVERNEMENT LOCAL

DEPUIS

LE 30 JUIN 1867.

ANNEXE No 36½.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA,
Lundi, 20 octobre 1879.

PRÉSENT:

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par un acte passé en mai 1879, par le parlement fédéral (42 Vict., chap. 33), intitulé: "Acte concernant certains terrains de l'artillerie et de l'amirauté dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse," il a été décrété que les terrains compris dans l'annexe du dit acte seraient divisés, par le gouverneur général, en deux classes, savoir: la classe une (1) devant se composer de telles portions des dits terrains qui pourront être de temps à autre placées dans cette classe, par ordre du gouverneur en conseil, et la classe deux (2), devant se composer de telles portions des dits terrains qui n'entreront pas dans la classe une (1),—et qu'il en serait disposé conformément aux dispositions du dit acte;

A ces causes, il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par et de l'avis du conseil privé de la Reine pour le Canada, et sur la recommandation de l'honorable ministre de l'intérieur par intérim, agissant de concert avec l'honorable ministre de la milice et de la défense, approuver et confirmer, sous l'autorité du dit acte, la classification énoncée dans les annexes ci-jointes marquées classe I et classe II, respectivement, et cette classification est par les présentes approuvée et confirmée en conséquence.

Pour ampliation,

J. O. COTÉ,
Greffier-adjoint du C.P.

CLASSE I.—Classification des propriétés du département de la milice, suivant annexe de l'acte 42 Vic., chap. 33, 15 mai 1879.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près.) A.	R.	P.	Observations.
Comté de Saint-Jean. (Saint-Jean et ses environs.)	TERRES COMMUNES.				
Casernes de l'infanterie et de l'artillerie, avec leurs dépendances, etc. Détruites de fond en comble par un incendie, le 20 juin 1877.	Par une réserve énoncée dans la charte de la cité, la couronne avait le droit de construire des casernes, ouvrages de défense, etc, à commencer vers 1794. *Voir* aussi Convention avec la municipalité de Saint-Jean, 16 janvier 1858; l'original s'en trouve au bureau du greffier de la cité.	11	3	25	Le reste de cette propriété, environ 14 acres, 1 r., 0 p., vendu à la municipalité le 27 octobre 1875, et le 16 avril 1877, par A.C. 26 juin 1875. (Voir 2e classe.)
Le fort Howe, Portland, et terrain y attenant.	Acquis par échange le 9 juin 1879. Lieu du dépôt inconnu. *Voir* le livre B du bureau d'enregistrement, page 170, n° 317.	16	(revisé.) 0	0	
Propriété de l'ancienne tour Martello et de l'ancien Blockhaus, Carleton, et emplac. de "Old Fort Point."	Acquis en partie par achat en 1827, et partie par occupation militaire incontestée. Aussi par acte de la législature provinciale, 1er mai 1856.	(suivant l'annexe) 5	3	37	
		(ou revisé sur le plan) 4	2	35	
Réserve Z, Carleton, etc....	Réserve Z, telle qu'indiquée sur le plan de la ville.....	(non donné.)			
Batterie de Negro Point, Carleton, commande le port. Aujourd'hui nommé Fort Dufferin.	Transportée par le gouvernement provincial au gouvernement impérial, le 15 décembre 1864, sous l'autorité d'un certificat du solliciteur général du Nouveau-Brunswick.	7	0	28	NOTE.—Devant être connue, à l'avenir, sous le nom de "Fort Dufferin." *Voir* la *Gazette du Canada*, 16 mars 1878.
Batterie de Red Head, côté est de l'entrée du port.	Transportée par le gouvernement provincial au gouvernement impérial, le 15 décembre 1864, sous l'autorité d'un certificat du solliciteur général du Nouveau-Brunswick.	8	1	3	
Batterie de l'île aux Perdrix, casernes, quais et droit de passage jusqu'à la batterie, etc.	Ouvrages de défense, en vertu de la réserve énoncée dans la charte de la ville. L'usage gratuit des débarcadères et les droits de passages ont aussi été concédés par le conseil de santé au département de la guerre, le 19 juillet 1859.	0	2	8	

CLASSE I.—Classification des propriétés du département de la milice, suivant l'annexe de l'acte 42 Vict., chap. 33, 15 mai 1879.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près).			Observations.
Comté de York. (Ville de Frédéricton.)					
"Casernes de pierre" de l'infanterie, casernes des officiers et diverses dépendances, complètes. Situées entre la rue Queen et la rivière Saint-Jean.	En premier lieu une réserve militaire, aussi par actes d'échange en 1866, entre le département de la guerre et la corporation de la ville, avec les actes provinciaux, 9 Vict, chap. 73, et 28 Vict., chap. 61, etc.	8	0	3	La totalité de cette propriété, y compris celle transférée au département de l'intérieur, 8 octobre 1875, est placée dans la classe II, en vertu des dispositions de l'acte de la dernière session, excepté la portion dont il a été disposé, savoir: 300 pieds le long sur la rue Queen, à partir de la rue York, sur la profondeur perpendiculaire,—de la contenance de $2\frac{1}{10}$ acres.
Casernes du parc d'artillerie et accessoires sur les rues George et Regent.	Rien n'a été produit pour montrer de quelle manière le département de la guerre a obtenu la possession de cette propriété.	1	2	26	
(*Comté de Charlotte.*) (Saint-André et ses environs.)					
Fort de la batterie ouest, etc.....	Réservé pour les fins militaires dans la concession Campbell, 11 octobre 1823.	2	0	$3\frac{1}{2}$	
Blockhaus de la Pointe à Joe, près de la rivière Sainte-Croix.	Réservé pour les fins militaires dans la concession Campbell, 11 octobre 1823.	1	0	0	
Casernes du fort Tipperary et accessoires, etc., sur la côte de Tompkin.	Acquis par acte législatif, 7 mars 1814, et par acte d'échange et de transport en date du 11 mars 1815.	9	1	34	

CLASSE II.—Classification des propriétés du département de la milice, suivant l'annexe de l'acte 42 Vic., chap. 33, 15 mai 1879.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près).			Observations.
		A.	R.	P.	
Comté de Saint-Jean. (Saint-Jean.)					
Terrains de l'Anse inférieure, magasins, bande de terre de la couronne, batteries, ateliers du G.R, cour à combustible, bâtiments du commissariat et toute la grève de la prop. de la caserne des soldats	Par une réserve énoncée dans la charte de la cité, la couronne avait le droit de construire des casernes, ouvrages de défense, etc., à commencer vers 1794. *Voir* aussi convention avec la municipalité de Saint-Jean, 16 janvier 1858; l'original s'en trouve au bureau du greffier de la cité.	14	1	0	Vendus à la corporation: Acte de vente en date du 27 octobre 1875, et supplément le 16 avril 1877. Arrêté du conseil en date du 26 juin 1875.
Comté de Charlotte.					
Réserve Simpson, sur la rivière Sainte-Croix.	Le gouvernement impérial n'a pas fourni de titre.....	22	1	12	
Port du Castor, à l'est de l'Etang...	Réservé pour les fins de la milice en 1784.....	8	0	0	
Pont Pomeroy, rivière Magaguadavic.	Réservé ou acquis pour les fins de la milice. Titre en date du 14 juillet 1837. Lieu de dépôt inconnu.	6	2	0	
Comté de Sunbury.					
Oromocto, ou crique de Trois-Milles.	Réservé pour les fins de la milice, mais le département de la guerre n'a pas fourni de date.	200	0	0	
Comté de Carleton.					
Presqu'île, sur la rivière Saint-Jean, (ou Presqu'île).	Réservé pour les fins de la milice dans la concession Wakefield, en date du 20 juin 1809. *Voir* aussi la commission d'arpentage émané du gouverneur, à la date du 22 octobre 1827, dans le bureau de l'arpenteur général de la province.	676	0	0	

CLASSE II.—Classification des propriétés du département de la milice, suivant l'annexe de l'acte 42 Vic., chap. 33, 15 mai 1879.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près.) A.	R.	P.	Observations.
Comté de Victoria.					
Grand-Falls, sur la rivière Saint-Jean.	Réservé pour les fins de la milice depuis 1800, ainsi qu'indiqué par le plan au bureau de l'arpenteur général. Aussi concession provinciale à l'artillerie, en date du 23 avril 1845.	(suivant annexe) 1548	1	0	
		or (suivant titre.) 1571	3	0	
Comté de Victoria. (Maintenant Madawaska.)					
Little-Falls, sur la rivière Madawaska, près de son point de jonction avec la rivière Saint-Jean.	Emplacement de l'ancien blockhaus, et terrain y attenant. Par acte de vente de Joseph Hébert à l'artillerie, en date du 22 août 1843, n° 9549. Louis Panet, N.P., Québec.	(suivant titre.) 24	3	6	En 1852 les plans indiquent que le blockhaus peut loger 1 officier et 50 sous-officiers et soldats. Aussi un corps-de-garde.
		(suivant titre.) 20	3	23	
Comté de Ristigouche.					
Dalhousie, sur la baie Chaleur ou Baie des Chaleurs.	Concession du gouvernement provincial à l'artillerie comme réserve de la milice, en date du 7 août 1838.	18	0	0	
Comté de Westmoreland.					
Fort Cumberland, sur la rive nord-est de la baie de Fundy	Enplacement des anciens ouvrages militaires enlevés aux Français en 1755, connu dans le temps sous le nom de Fort Beauséjour.	72	0	0	

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

	TERRES DE L'AMIRAUTÉ.				
Havre de Shelburne, îles de la Marine et du Commissaire.	En vertu d'un arrêté du conseil en date du 26 juin 1874, et par acte de transport de l'amirauté, en date du 28 nov. 1874.	(Approximativem.) 27	3	0	

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA,
Lundi, 19 mai 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par un acte passé en avril 1877, par le parlement du Canada, (40 Vict., chap. 8), intitulé :—" Acte concernant certains terrains de l'artillerie et de l'amirauté dans les provinces d'Ontario et de Québec," il a été décrété que les terrains compris dans l'annexe du dit acte seraient divisés, par le gouverneur général, en deux classes, savoir : la classe une (1), devant se composer de telles portions des dits terrains qui pourront être de temps à autres placées dans cette classe, par ordre du gouverneur en conseil, et la classe deux (2), devant se composer de telles portions des dits terrains qui n'entreront pas dans la classe une (1),—et qu'il en serait disposé conformément aux dispositions du dit acte ;

A ces causes, il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, et sur la recommandation de l'honorable ministre de la milice et de la défense, approuver et confirmer sous l'autorité du dit acte, la classification énoncée dans les annexes ci-jointes marquées classe I et classe II, respectivement, et cette classification est par les présentes approuvée et confirmée en conséquence.

Pour ampliation,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

CLASSE I.—Propriétés du département de la milice, suivant annexe, statuts refondus du Canada, 22 Victoria, chap. 36.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près) A.	R.	P.	Observations.
NIAGARA.					
Fort Mississagua	Partie par réserve de la couronne en 1784 et 1787, et partie par échange avec James Crooks, indiqué sur l'ancien plan, en date de 1796.	66	2	14	Forte position militaire à l'embouchure de la rivière Niagara ; construite après la destruction du Fort George, pendant la guerre de 1812-14.
KINGSTON.					
La "redoute de la Petite Cataraqui," sur le côté est de la Petite Cataraqui	Moitié sud et front irrégulier du lot n° 16, dans le township de Kingston, acheté par le gouvernement Impérial en 1812.	142	1	31	Forte position militaire qui commande la baie de la Petite Cataraqui, à environ 3 milles à l'ouest de Kingston.
Tour et redoute Murney	Réserve de la couronne, et partie par acte d'échange	6	3	13	Pour la protect. du port de Kingston.
"Batterie du Marché"	do do do	1	2	39	Pour la protéger la ville et le port de Kingston.
"Tour et terrain submergé en face de la "Batterie du Marché'."	Concédés par arrêtés du conseil en date du 18 novembre 1845, et du 26 juin 1846, mais il n'a pas été émis de lettres patentes.	12	0	10	Pour la protect. de la ville et du port.
"Casernes de la Tête du Pont," et accessoires.	Par droit de conquête et occupation militaire, sur l'emplacement de l'ancien fort Frontenac, et ouvrage s'y rattachant	4	3	31	Côté est de la ville, front de la rivière.
Cour à comb. n° 3, sur l'emplac. des ouvrag. de l'ancien fort Frontenac.	Possédée depuis la conquête pour des fins militaires. On n'a pas encore trouvé de titre écrit.	0	3	8	Près de la place d'armes, avec magasins dessus construits.
Casernes et parc de l'artillerie, étables, ateliers, etc.	Réserve de la couronne, telle que tracée sur le plan qui se trouve au bureau des terres de la couronne. Pas de date.	4 ou 5	3 ou 2	7 ou 25	Par arrêté du conseil en date du 3 déc. 1875 ; fortement recommandé d'annuler la permiss. donnée d'ouvrir une rue à travers le parc.
Lot hydraulique sur la Grande Cataraquoi, au nord-est de la ville.	Par lettres patentes de la couronne, en date du 22 novembre 1815, à l'honorable commission de l'artillerie.	71	0	0	Appelée aussi la baie intérieure, à cause d'un remblai du ch. de fer le Grand-Tronc qui le traverse.
Lieu consacré aux sépultures milit., section G., cimetière de Cataraqui.	Donation de fidéicommissaires au département de la guerre, 31 janvier 1865.	2	0	14	A environ 4 milles au nord-ouest de la ville.
"Pointe Frédéric," employée autrefois comme arsenal de marine, etc., par l'amirauté.	Réserve de la couronne mise à part par lettres du 11 septembre 1783 et du 22 mai 1785, par le général Haldimand et le lieutenant-gouverneur Hamilton. Aussi, les pass. de l'Anse Haldimand et de l'Anse Hamilton.	57	0	0	Occupé en entier par le collège militaire.

Fort Frédéric et terrain y attenant	Réserve de la couronne, ainsi que ci-dessus cité.....	8	2	0	Tour et rempart commandant la grève.
Fort Henry, batterie avancée et accessoires.	do do do con. s. le n. de com. de Barriefield	556	0	0	On s'en sert également comme champ de tir et le tir à la cible—y comp. 40 ac. loués au maj. Lightfoot p. 99 ans
Ile des Cèdres, tour et glacis.....	do do	23	0	0	Commandant le port et le fleuve Saint-Laurent.
Partie du lot n° 20, prolongement occid de Pittsburgh, Barriefield.	Achetée de Robert McDonald et son épouse, le 6 juillet 1844....	125	2	1	Prolongement de la réserve du fort Henry, ou commune de Barriefield, vers le nord, pour des fins de défense.
Partie du lot n° 21, prolong. occidental de Pittsburgh, Barriefield.	Acquise de Robert David Cartwright et son épouse, par acte d'échange en date du 20 mars 1840.	102	0	0	
Partie antérieure du lot n° 16, prolongement occidental du township de Pittsburgh.	Achetée de Richard O'Connor par l'amirauté, le 23 août 1819. (Statuts refondus, chap 37.)	4	2	0	Faisant face à la Grande Cataraqoui.

PROVINCE DE QUÉBEC.

MONTRÉAL.					
Champ de Mars, ou terrain d'exercice pour les troupes.	Occupé depuis la conquête en 1760, partie des anciennes fortifications faisant face à la rue Craig.	4	1	28	Ouvert au public.
Cimetière militaire.....	Acquis par achat, 30 décembre 1874.....	1	1	24	Dans les limites de la ville, côté est du chemin Papineau.
Ile Sainte-Hélène, *Ile Ronde, Ile aux Fraises, toutes dans la seigneurie de Longueuil.	Acquises par acte d'échange de l'honorable Charles W. Grant et de Dame Marie C. J. Lemoine, baronne de Longueuil, 8 avril 1818. Joseph Plante, notaire public, Québec.	123 28 1	3 1 2	20 10 19	Dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Montréal. *Ile Ronde transférée à la commission des travaux, arrêté du conseil 3 mars 1877.
CITÉ DE QUÉBEC, ETC.					
Terrain d'exercice, plaines d'Abraham.	Loué des Ursulines pour 99 ans à compter du 1er mai 1802.....	71	3	1	En dehors des limit. de la ville. Loyer ann. de £20 11s. payable aux sœurs
Champ, tour n° 3, côté nord-ouest de la Grande Allée.	Loué des sœurs de l'Hôtel-Dieu pour 99 ans à compter du 1er mai 1790. L'empl. occ. par la tour Martello est un franc-alleu	37	0	12	Loyer ann. de £11 14s. 8d. payable aux sœurs. Dans les lim. de la ville.
Champ, tour n° 4, ch. de Saint-Jean	Loué des SS. de l'Hôtel-Dieu pour 99 ans à cpt. du 1er mai 1790. y comp. une bande de terre de 40½ perc. qui est un f.-alleu*	18	1	24½	En gr. partie dans les lim. de la ville. *Voir arrêté du conseil, en date du 3 novembre 1877.
Tour n°s 1 et 2 et terrain y attenant, au sud-est de la Grande Allée.	Acquis des Ursulines, 15 juin 1811. Joseph Plante, notaire public, Québec.	7	2	20	Une partie de la grève vendue, arrêté du conseil, 26 avril 1875. Grandeur inconnue.
Champ de l'anse, sud-est de la Grande Allée, entre la citadelle et les tours n°s 1 et 2.	La plus grande partie achetée de diverses personnes, et acquis en partie par droit de conquête, y compris l'emplacement des anciens ouvrages français au sud-ouest de la citadelle Il y a à payer pour une partie de ce terrain, un loyer annuel de £1 17s. par année au fief de Villeroy.	(Approximativem't) 80	0	0	Grandeur réduite par vente, arrêté du conseil, 26 avril 1875.

CLASSE I.—Propriétés du département de la milice, suivant annexe, statuts refondus du Canada, 22 Victoria, chap. 36—*Fin.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près) A.	R.	P.	Observations.
VILLE DE QUÉBEC, ETC.—*Fin.*					
Citadelle, glacis et ouvrages, jusqu'à la porte Saint-Louis et la rue Saint-Louis.	En grande partie par droit de conquête et appropriation militaire, et partie par achat; côté nord-ouest de la citadelle.	45	0	0	La citadelle actuelle construite entre 1821 et 1832.
		(Approximativem't)			
Esplanade et remparts en face des portes Saint-Louis et Saint-Jean, et entre ces deux portes.	Acquis en grande partie par droit de conquête et approp. militaire; des petites port. en dehors des remparts, par achat.	10	3	0	Réduite de 18a. 3r. 13p. à 10a. 3r., par arrêté du conseil en date du 26 avril 1875.
Remparts et ouvrages de la ville, glacis, etc., casernes de l'artillerie, dep. la porte St-Jean jusqu'à la rue St-Valier, pte. du Palais, etc	Acquis en grande partie par droit de conquête. Les lots faisant face à la rue Saint-Valier ont été achetés pour l'artillerie en 1846-7, pour empêcher la construction de bâtiments au pied du rocher, près des remparts.	13	2	0	En outre de cette contenance, deux roods des glacis ont été vendus à l'Association chrétienne des Jeunes Gens, en vertu d'un arrêté du conseil, 9 novembre 1877.
Quartier des officiers, rue St-Louis, et hôpital de la garnison y atten.	Achetées de Mme Elmsley, le 5 avril 1811, par l'hon. John Bell, procureur. Joseph Plante, N.P., Québec.	1	2	0	Fais. face sur la rue St-Louis et bor. en arr. par la rue Ste-Geneviève.
Mont-Carmel, emplacement de la redoute du Moulin-à-Vent, côté est de l'hôpital de la garnison.	Achetés de l'honorable George Pownal, le 25 novembre 1780. J. Pinguét, N.P., Québec.	0	2	0	Ceci a été occupé en grande partie pour empêcher la construction de bâtiments ayant vue sur l'hôpital et l'esp. réservé aux convalescents.
Bâtiment du commissariat, faisant face sur la rue St-Louis, et borné en arr par la r. du Mont-Carmel.	Achetés de Pierre Bréhaut, 11 août 1815. F. Têtu, notaire public, Québec.	0	2	30	Employés comme bureaux, etc., par le dép. de la milice et de la défense.
Ouvrages de la ville le long de la cime du cap, entre la citadelle et la porte de Prescott, sur la rue de la Montagne, y comp. le jardin du gouverneur, l'empl. de l'anc. fort St-Louis et tous les bât. y atten.	Partie du domaine de la couronne, par droit de conquête et appropriation militaire, avec des portions moins considérables à chaque extrémité, acquises en 1781 et vers 1826-29. Aussi le rocher au-dessous non occupé par des bâtiments, etc., comme partie des remparts.	9	0	10	Sur ces 9 acres il y a environ 3a. et 3r. de rocher, non-mentionné dans l'acte 40 Vict., chap. 8.
Magasin F et bâtiments y attenants, au nord de la grande batterie.	Par droit de conquête et appropriation militaire, dans les limites du domaine du séminaire.	0	0	12	Extrémité est de la rue St-George, Faisant face à la grande batterie.
Magasin E et terrain y attenant, magasin de l'Hôtel-Dieu, rue des remparts.	Achetés des sœurs de l'Hôtel-Dieu, le 17 juin 1809. J. Plante, N.P., Québec.	0	1	22	Entre la porte Hope et la porte du Palais.

		(Approximativem.)			
Les défenses le long des remparts, entre la porte de Prescott, la grande batterie. la porte Hope et la porte du Palais.	Par droit de conquête et appropriation militaire, y c mpris la rue des remparts et le rocher au-dessous.	4	2	0	Haute-Ville.
Terrain au pied du rocher, sur les rues de la Canoterie et St-Charles	Acquis par achat en 1846-47 pour empêcher la construction de bâtisses près des défenses. Archibald Campbell, N.P., Québec (pour tous les achats).	2	3	0	Acheté de 29 personnes après le grand incendie en 1845.
Quai à plan incliné et terrain attenant à la cime du Cap, sur la rue Champlain, au s.-est de la Citad.	Acquis par achat, le 26 septembre 1781. Employé plus tard pour débarquer les matériaux, pierre, etc., destinés à la construction de la citadelle. Acheté de Jean Renaud agissant pour Jacques Cumming. A. Panet, N.P., Québec.	2	2	0	Soumis envers le fief de Villeroi à une redevance de 15s. 5d. sterling par année.
Propriété du quai de la Reine et lot vacant vis-à-vis, sur la rue du Cul-de-Sac.	Acquis par droit de conquête. Sur l'emplacement des batteries faisant face au fleuve Saint-Laurent.	1	3	8	Le petit lot vis-à-vis, sur la rue du Cul-de-Sac, est d'environ 31 p.
SEIGNEURIE DE NEUVILLE, COMTÉ DE PORTNEUF.					
Forte position défensive sur la rive droite de la rivière Jacques-Cartier, environ vingt milles en aval de Québec.	Acheté du seigneur de Neuville, le 20 juin 1818 (Pointe du Cap Santé). J. Plante, N.P., Québec.	38	0	3	Soumise à une redevance de 3s. 1d. sterling par année. Jamais réclamée.
POINTE-LÉVIS.					
Forts neufs n°s 1, 2 et 3, et autres ouvrages.	Terrains acquis par achat, de 1865 à 1868, en vertu des dispositions des statuts refondus du Canada, 22 Vict., chap. 36. J. Greaves Clapham, N.P., Québec.	1252	2	37	Par arrêté du conseil en date du 27 décembre 1877, on a disposé de 10a. 22p. pour un bassin de radoub.
Seigneurie de Lauzon, comté de Lévis, district de Québec. do do ...	Tenure reposant sur un extrait du rôle seigneurial.	.....	.....	.....	
Acquis dans le but d'empêcher la construction de bâtiments en arrière du chemin couvert entre les forts n°s 1 et 2.	Cession de droits de cong^{s}, servitude à perpétuité, acquis par achat en 1867 et 1868. J. Greaves Clapham, N.P., Québec.	69	1	35	

Je suis d'avis que tous ces terrains restent dans la classe N° 1, et soient gardés pour les fins de la milice.

ED. SELBY SMYTH,
Lieutenant-général.

Ottawa, 24 janvier 1879.

Renseignements recueillis de diverses sources.

CHAS. WALKEM, S. et D.

18 mars 1878.

CLASSE II.—Propriétés du département de la milice, suivant annexe, statuts refondus du Canada, 22 Victoria, chapitre 36—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	Contenance (à peu de chose près.) A.	R.	P.	Observations.
KINGSTON.					
Cours à comb. et bur. de caserne, lot 19, Place d'Armes, sur l'empl. des ouvr. de l'anc. F. Frontenac...	Cours à combustable, nos 1 et 2, bureau de caserne, etc, et lot 19, acquis par lettres patentes du gouvernement provincial en échange d'autres lots, 28 janvier 1861.	1	2	14	Vendus à la cie du ch. de fer de Kingston et Pembroke. Arrêté du conseil, 28 décembre 1872.
Parc d'artillerie, qui doit être ouvert comme rue, avec écuries et autres bâtiments dessus construits	Réserve de la couronne tracée sur un plan déposé au département des terres de la couronne, signé par A. Aitken, mais sans date.	0	3	18	Par arrêté du conseil en date du 3 décembre 1875,—annulation fortement recommandée à cause du dommage à la propriété entière.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom local de la propriété.	Origine du titre.	A.	R.	P.	Observations.
CITÉ DE MONTRÉAL.					
Casernes de la porte de Québec, écuries de l'art., magas. de l'intend., cour à combust. et grève en face..	En grande partie par droit de conquête; quelques perches seulement, attenant au magasin de l'intendance, achetés en 1834.	8	0	36	Vendus à la corporation de la ville en vertu d'un arrêté du conseil, 8 février 1871.
Hôpital de la garnison, terrains et accessoires.	Acquis par achat en 1836; et par acte d'échange avec la corporation de la ville, 19 septembre 1870.	1	0	26	
Côté N.-O. du carré Dalhousie; emplacement des bâtisses incendiées en juillet 1852.	Achat 25 mai 1838; en partie sur l'emplacement de l'ancienne citadelle. J. Guy, N.P., Montréal.	0	0	25	
Ferme Logan; servant depuis plusieurs années de terrain d'exercice pour les troupes.	Achetée en 1845-46 pour y établir des casernes pouvant accommoder 1,000 hommes.	116	0	0	Transférée au département de l'intérieur par arrêté du conseil 25 mars 1875.
Casernes d'Hochelaga, prison militaire, et étab. de l'art. et de la cav.	Acquises par l'amirauté, 29 mai 1817, H. Griffin, N P., Montréal.	2	3	8	

MONTRÉAL ET DISTRICT.					
Rés de Longueuil p. une tête de pont	Achetée de divers particuliers en 1846-7 par l'honorable comité de l'artillerie pour les fins d'une tête de pont, sur le côté est de la baie d'Hochelaga, en aval de l'île Sainte-Hélène, pour la défense de Montréal.	190	0	14	Transférée au département de l'intérieur par arrêté du conseil en date du 25 mars 1875. Dans cette propriété se trouve compris 1 rood et 36 perches de terrain donné à perpétuité, le 3 mai 1814, par Joseph Simons à Sa Majesté, à condition que ce terrain ne soit ni vendu ni aliéné.
Saint-Luc ou Blairfindie, sur la petite rivière de Montréal, baronnie de Longueuil.	Acquis par les autorités impériales pour y établir un poste de guerre.	14 ou 15	0	0	*Voir* rapport du S.-M. de la milice et de la défense au département de l'intérieur, 26 octobre 1876.
SOREL.					
Réserve de la rue Victoria ou "Commune," en arrière de la ville.	Tous les terrains non concédés au sud de la rue Victoria et entre le lot 25 et le chemin de ligne, ou du Pot-au-beurre, ou venant d'autres sources.	142	1	4	Transférée au département de l'intérieur par arrêtés du conseil, 26 juin 1874 et 25 mars 1875.
do do	Rentes ou profits tirés de terrains concédés, id. Acquis en entier par achat de la seigneurie, 13 novembre 1780.	54	1	31	
Communément connue comme la réserve ou propriété des casernes.	Terrain situé entre la rue Sainte-Elisabeth et la rivière Richelieu ; partie par achat de la seigneurie, 13 novembre 1780 ; partie par acte d'échange avec la fabrique, 27 décembre 1858, et partie par destination aux fins militaires.	14	2	6	Transféré au département de l'intérieur par arrêtés du conseil, 26 juin 1874 et 25 mars 1875.
Maison et ferme du gouvernement sur la rive droite du Richelieu.	Compris dans l'achat de la seigneurie par le général Haldimand, 13 novembre 1780.	116	0	0	Toutes ces propriétés ont été transférées au département de l'intérieur. *Voir* arrêté du conseil, 18 5.
Réserve à la Pointe. La partie faisant face au Richelieu, pour construction de navires et réparations des vaisseaux de guerre, etc., etc.	Réserve, à la Pointe, située en face du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, sans compter le transfert au gouvernement provincial, sous l'autorité de l'acte 19 Vict, ch. 45.	100	0	0	
L'usage de la cale obtenu pour les réparations des navires, etc., etc.	Aussi, rentes ou profits tirés du terrain concédé, lot O, à la Pointe	6	0	0	
Ile aux Cochons.....	Terrain non concédé à l'entrée du chenal, entre l'île du Pads et l'île Saint-Ignace, vis-à-vis la réserve de la Pointe.	10	0	0	
Ile Saint-Ignace.....	Terrain concédé à Laforêt, 1er décembre 1795, à condition de pouvoir le racheter en aucun temps pour des fins de défense ; se compose en partie de l'emplac. de l'anc. redoute française	140	0	0	
L'île Ronde commande le "chenal des navires" entre l'île aux Ours et l'île de Grâce.	Terrain non concédé, acheté avec la seigneurie de Sorel, 13 novembre 1780. J. Pinguet, N P., Québec.	160	0	0	Arrêté du conseil, 18 février 1875.

CLASSE II.—Propriétés du département de la guerre, suivant annexe de l'acte 22 Vict., chap. 36, des statuts refondus du Canada—*Fin.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Nom local de la propriété.	Origine du titre, etc.	Contenance (à peu de chose près) A.	R.	P.	Observations.
SOREL—*Suite.*					
L'île de Grâce commande les chenaux de chaque côté.	Morceaux de terre détachés, tous compris dans l'achat de la seigneurie de Sorel, 13 novembre 1780.	23	0	12	Extrémité d'amont (sud).
		100	0	0	Extrémité d'aval (nord).
		70	0	0	Extrémité inférieure (nord). Arrêté du conseil, 25 mars 1875.
	Total.....	193	0	12	
Ile aux Corbeaux, près de l'île à la Pierre ou le chenal du Moine.	Acquise avec la seigneurie de Sorel, par le général Haldimand, en 1780 (13 novembre 1780).	(Inconnue.)			Non indiquée sur les plans déposés au département de la milice et de la défense.
CITÉ DE QUÉBEC, ETC					
Champ de la tour n° 4.....	Propriété en biens-fonds libre. Bande de terre comprise dans le bail passé avec les sœurs de l'Hôtel-Dieu pour 99 ans à compter du 1er mai 1790.	0	0	40½	Propriété transférée au département de l'intérieur par arrêté du conseil, 3 novembre 1877.
Partie du champ de l'Anse, etc, au sud-est de la Grande Allée.	Terrain situé vis-à-vis le côté sud-est de la Grande-Allée, à partir de près de la côte de Perreault en allant vers la porte Saint-Louis; acquis de diverses manières	(Approximativem.) 20	0	0	Transférés au département de l'intérieur par arrêté du conseil, 26 avril 1875.
Champ du jeu de crosse, en dehors de la porte Saint-Louis.	Acquis par échange en 1835, et par achat en 1816-7.....	5	3	22	
Ouvrages entre les portes Saint-Louis et Saint-Jean.	En face des ouvrages de la ville, entre les portes Saint-Louis et Saint-Jean; acquis principalement par droit de conquête.	(Approximativem.) 8	0	13	
Les glacis, en dehors de la porte Saint-Louis.	Acquis par droit de conquête et appropriation militaire.....	0	2	0	Au département de l'intérieur, par arrêté du conseil, 9 novembre 1877.
Communément connu comme la cour à combustible pour les troupes, etc., faubourg Saint-Roch.	Emplacement du palais de l'intendant, et terrain y attenant. Par conquête et appropriation militaire.	4	3	28	Au département de l'intérieur, par arrêté du conseil, 26 avril 1875.
"Casernes des Jésuites" et terrain y attenant, dans la haute-ville, situé vis-à-vis la place du Marché.	Casernes des Jésuites et dépendances, avec terrain y attenant. Par droit de conquête. Occupées comme casernes par les troupes depuis 1776.	5	1	10	Il en a été disposé par les arrêtés du conseil en date du 30 octobre 1873 et du 26 avril 1875.

POINTE-LÉVIS, ETC.					
Quai, ponton, etc, du gouvernement, seigneurie de Lauzon, comté de Lévis et district de Québec.	Acquis par le département de la guerre en 1866-7, pour le débarquement des munitions, du matériel de guerre en général, des troupes, etc., par rapport à la construction de nouveaux forts et autres ouvrages en face, près du bord du fleuve.	10	0	22	Il en a été disposé par arrêté du conseil du 27 décembre 1877. Serviront à la construction d'un bassin de radoub.
	RÉSERVES DE LA MARINE.				
Communément connu sous le nom de Port-Maitland.	A l'embouchure de la Grande Rivière, township de Sherbrooke, faisant face au lac Erié. Emplacement de l'ancien dépôt de marine. Enregistrement en octobre 1820.	219	0	0	Position navale et militaire importante.
Pointe au Barbet, lac Erié	Réserve située près de deux milles à l'est de la Grande Rivière, township de Sherbrooke. Enregistrement en octobre 1820.	48	2	32	Transférés au département de l'intérieur par arrêté du conseil en date du 25 mars 1875.
Baie Mohawk, lac Erié	Réserve située un peu plus de trois milles à l'est de la Grande Rivière. On dit que la situation topographique de cette réserve a été prise sur le plan daté au bureau de l'arpenteur général, Toronto, le 19 jan. 1837, bien que l'enreg. date de 1820.	20	0	0	
Pointe Pelée, lac Erié	Réserve de la couronne, sur la rive gauche du lac Erié, date inconnue. Environ 450 acres de cette réserve ont été loués par le gouvernement provincial à Thos. Paxton, d'Amherstburgh, durant bon plaisir, le 17 janvier 1846.	3000	0	0	
Havre de Pénétanconchine, comté de Simcoe.	Réserves dans les townships de Tiny et de Tay, comté de Simcoe, côté sud-est du havre de Pénétancouchine. Il paraîtrait d'après des arpentages faits en 1852-3 que cette réserve située à l'extrême limite S.O. du havre, contient 437a. 1v. et 38p. au lieu de 389 acres, situés en entier dans le township de Tiny. *Voir* lettre de l'agent des terres de l'artillerie à C. R. E, 19 juin 1861.	389	0	0	
Comté de Simcoe—Emplacement de ville Gwillimbury.	Terrain sur la branche est de la riv. "Holland"—Empl. de ville de Gwillimbury—Lots 49, 50, 51, 52, côté ouest de la rue Meadow	4	0	0	Transférés au département de l'intérieur par arrêté du conseil en date du 25 mars 1875.
Comté de Simcoe, township de Vespra.	Réserve, lot 13, concession 11, dans le township de Vespra.....	200	0	0	
Sault-Sainte-Marie, île Saint-Joseph, lac Huron.	Lots n° 1, dans les 1ère et 2e concessions de l'île de St-Joseph, dans le lac Huron, avec les étendues irrégulières au sud des dits lots. Les restes d'un fort sont encore visibles.	50	0	0	
Ile Saint-Joseph, lac Huron.....	Moitié sud du lot n° 6, dans la 9e concession de la dite île; sur la Milford Haven.	106	0	0	

Renseignements pris à différentes sources.

18-3-78.

CHARLES WALKEM, S. et D.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
MARDI, 16 novembre 1869.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Considérant que par la section 3 du chapitre 24 des statuts refondus du Canada, il est décrété qu'il sera créé une classe des terres de l'artillerie, laquelle sera désignée sous le nom de Classe B et " se composera des bâtisses ou portions des terres ou portions des terres ou propriétés incluses dans la seconde cédule de cet acte, qui pourront de temps à autre être placées dans la classe B par autorité du gouverneur en conseil, et qui seront retenues par le gouvernement provincial pour la défense de la province."

Et que par la section 4 du même acte il est en outre décrété " qu'une troisième classe, sous la dénomination C, se composera du reste des terres, bâtisses et propriétés énumérées dans la seconde cédule de l'acte : laquelle classe C pourra être vendue, louée ou autrement employée, selon que le gouverneur en conseil le jugera convenable de temps à autre.

Et considérant que la section 108 de " l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord " déclare que les terres de l'artillerie seront la propriété du Canada.

Et vu que l'époque actuelle paraît convenable pour faire la classification ci-dessus mentionnée, et déclarer, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, quelles sont celles des susdites propriétés ou terres de l'artillerie qui, pour les fins mentionnées, devraient être placées dans la classe B et dans la classe C respectivement :

Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation de l'honorable secrétaire d'Etat et avec l'assentiment de l'honorable ministre de la milice et de la défense, ordonner, et il ordonne par les présentes que les terres de l'artillerie, bâtiments et autres propriétés ci-après seront et sont par les présentes placés dans la classe B et transférés sous les soins, la garde et la direction du ministre de la milice et de la défense, pour être par lui conservés pour la défense du Canada, jusqu'à nouvel ordre, à savoir :—

CLASSE B.

TÉMISCOUATA, sur le lac Fort Ingall, casernes palissadées.

LAPRAIRIE—Casernes et commune.

SAINT-JEAN—Vieux fort, casernes de l'infanterie et terrain contigu.

L'ILE-AUX-NOIX et terrain, rivière du Sud.

CHAMBLY—Ce qu'il y a de terrain au nord du grand chemin, entre le grand chemin et l'eau du bassin de Chambly, et entre le canal de Chambly à l'ouest et la limite est de la dite propriété, à l'exclusion de la propriété connue comme le Quartier et le Champ du Casernier.

RÉSERVE DE CHATEAUGUAY.

PRESCOTT—Le fort Wellington, avec fossé et glacis, et lots depuis n° 13 jusqu'à 36 inclusivement.

KINGSTON—Champ de Cartwright, occupé par la salle d'exercice des volontaires et employé comme terrain d'exercice.

TORONTO—Les casernes de la rue Bathurst et la réserve de l'artillerie.

NIAGARA—Les casernes et l'hôpital de la réserve, et le fort Mississagua.

QUEENSTON—Réserve actuellement occupée par les commissaires du monument de Brock.

NAVY ISLAND—Dans la rivière Niagara.

LONDON—Les casernes de l'artillerie et de l'infanterie, l'hôpital et le reste de la réserve.

CHATHAM—Les casernes de l'infanterie et la réserve.

PENETANGUISHINE—Tout autant de la réserve et aussi des bâtiments actuellement occupés par la maison de correction des jeunes gens.

AMHERSTBURG—Le fort Malden, la réserve et les bâtiments servant actuellement d'asile pour les aliénés ; aussi le lot A, rue Dalhousie, Amherstburg.

OTTAWA—Partie du lot D, concession C, Nepean, connue comme le champ de manœuvres de la milice, et entourée de clôtures par le département de la milice.

CLASSE C.

Se composant du reste des terrains, bâtiments et propriétés énumérés dans la deuxième annexe de l'acte ci-dessus mentionné et non compris dans la classe C, telle que ci-dessus constituée—lesquels dits terrains, bâtiments et propriétés pourront être vendus, loués ou autrement employés selon que le gouverneur en conseil pourra le juger à propos.

W. H. LEE,
Greffier, C.P.

L'honorable ministre
de la Milice et de la Défense.

A—CANADA.

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine abandonnées au gouvernement fédéral en 1870–71, conformément aux instructions du bureau de la guerre, en date du 12 mai 1870.

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance A.	Contenance R.	Contenance P.	Observations.
	TORONTO.				
Réserve de la Couronne	Nouvelle caserne—Bâtiments pour batterie d'artillerie de campagne, sav.:—hangar à canons, écuries, sellerie, forge, infirmerie, ateliers, corps-de-garde, magasin d'artillerie, mag. au foin, approv. d'eau, égoûts, etc., compl, et bâtim. p. le ferr. des chev. de train.	.....	.....	.....	N.B.—Les réserves à Toronto, ainsi que les bâtiments et les ouvrages, ont été transférés en entier au gouv. prov. en 1856, sous l'aut. de l'acte prov. 19 et 20 Victoria, chap. 45. Une portion connue sous le nom de Commune de la garnison a été réoccupée par les troupes impériales en 1861. Transférés au gouvernement fédéral le 15 juillet 1870.
	Deux baraques en bois pour soldats mariés, cuisine et latrines.	.....	.....	.....	
	Deux baraques pour soldats.....	.....	.....	.....	
	Ateliers de cordonniers et de tailleurs, écoles, magasins d'habillement. et bureau régimentaire.				
	Hôpital—Etage additionnel à *id*....	.....	.....	.....	Indiqué sur le plan n° 1.
	Salles de toilettes et de bain	.....	.....	.....	
	Salle de toilette et lavoir des femmes.				
Entre le vieux fort et la nouvelle caserne.	Fenel au cimetière militaire.....	.....	.....	.....	
	Cour à combustible, magasin, etc., de l'intendance.	.....	.....	.....	
	Bâtiments de magasin militaire, savoir:—Hangar à affûts, dépôt, bureau, mag., latr. et hang à bois.	.....	.....	.....	
	Vieux fort—Batterie auxiliaire pour 2 canons, à l'ouest de la cour à bois de l'intendance, et batterie pour 7 canons dans le fort.	.....	.....	.....	Indiqué sur le plan n° 2.
	Caserne baraquée.	.....	.....	.....	Tranférés au gouvernement fédéral le 26 sept. 1870.
	Caserne, magasin, clôture et latr.	.....	.....	.....	
	Salle de toilette, près de la caserne D, à l'ouest du blokhaus n° 1....	.....	.....	.....	
	Réservoir près de la caserne D...	.....	.....	.....	
	Boutique d'armurier	.....	.....	.....	
	Latrines pour les sous-officiers et les femmes; idem, syst. ter. sèch.	.....	.....	.....	
	Cantine.....	.....	.....	.....	
	Ateliers de tailleur et de cordonnier et garde-manger.	.....	.....	.....	
	Cendriers	.....	.....	.....	
	KINGSTON.				
Achetés d'Andrew Stuart en 1812.	Petite Cataraquoi—Moitié sud et front irrégulier du lot n° 16, 1re concession, township de Kingston, se composant de terrain cultivable et de buissons.	142	1	31	Indiques sur le plan général n° 6. Transférés au gouvernement fédéral avec les actes, baux, etc., le 2 août 1870.
Acte d'échange 27 octobre 1840 et réserve de la couronne.	Propriété de la Tour Murney..... Tour Murney, etc.....	6	3	13	
Réserve de la couronne, et partie par acte d'échange 11 mai 1848.	Terrain, batterie du Marché, etc ... Batterie du Marché	1	2	39	Indiquée sur le plan en grand n° 2. Transféré au gouvernement fédéral le 10 août 1870.

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine.—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance. A.	R.	P.	Observations.
	KINGSTON —*Suite.*				
Arrêté du conseil, 1845-6.	Batterie du Marché, etc..... ..... Tour en face de la batterie du Marché.	12	0	10	
Droit de conquête et appropriation militaire.	Caserne de la Tête-du-Pont, etc.— Caserne A, B, C et D*, pour les soldats.	.....	.....	.....	*Bureaux, magas., écoles, etc
	Quartier des officiers, chambre d'ordinaire, et E, F, G.	.....	.....	.....	
	Logement des domestiques, lavoir de cuisine, latrines, etc.	.....	.....	.....	Indiqués sur plan n° 2. Transférées au gouvernement fédéral le 14 octobre 1870.
	Casernes H, I, pour soldats.....	.....	.....	.....	
	Lavoir et latrines en arrière, et autres latrines.	.....	.....	.....	
	Casernes, K, L, M, N p. les soldats.	.....	.....	.....	
	Cas., pris., etc., O, P, pour soldats	.....	.....	.....	
	Cuisine.....	.....	.....	.....	
	Salles de toilette.....	.....	.....	.....	
	Magasin de batterie.	.....	.....	.....	
Principalement par droit de conquête et appropriation militaire.	Magasin de l'intendance.....	.....	.....	.....	Idem.
	Quai de la Reine.....	.....	.....	.....	
	Divers petits bâtiments, etc.....	.....	.....	.....	
	Mur de clôture et clôture.....	.....	.....	.....	
	Terrain sur lequel s'élève la caserne.	4	2	24	
	Pont de Cataraqui, extrémité O.— Ecuries des officiers, magasins du génie, etc.	.....	.....	.....	
	Ancien dépôt de pompes à incendie, et dépôt de viandes.	.....	.....	.....	
	Terrain attenant à idem, et grève recouvrée.	0	1	33	
Place d'Armes.	Caserne, bureau, bâtiments, etc.— Bureau, etc.....	.....	.....	.....	
	Cuisine, bâtiment de cuisine, écurie et latrines.	.....	.....	.....	
	Cour de la caserne et cour à bois, n^cs 1 et 2.	1	1	38¼	
	Clôture de cèdre et de planches à l'entour des cours, etc.	.....	.....	.....	
	Lot 19, pailler, terrain, etc.....	0	0	16	
Place d'Armes et rue de la Caserne.	Magasin au foin	.....	.....	.....	
	Grenier.....	.....	.....	.....	
	Cour à bois n° 3, clôtures, etc....	0	3	8	
Réserve de la couronne et appropriation militaire	Parc d'artillerie etc.....	5	2	25	Indiqués sur le plan n° 1. Transférés au gouvernement fédéral le 19 juillet 1870.
	Corps-de-garde, prisons, etc.....	.....	.....	.....	
	Casernes de soldats, A, B, C.....	.....	.....	.....	
	Hôpital (partie de la caserne A).	.....	.....	.....	
	Bâtiments de cuisine, etc.....	.....	.....	.....	
	Quartiers des officiers commandants et dépendances.	.....	.....	.....	
	Dépôt de pompes à incendie, latrines atten., trous aux ordures, etc	.....	.....	.....	
	Hangar à canons et mag. atten...	.....	.....	.....	
	Ateliers des charrons et des bourreliers.	.....	.....	.....	
	Atelier de l'armurier, boutique de ferrage et forge.	.....	.....	.....	
	Ecuries des officiers.....	.....	.....	.....	
	Ecuries	.....	.....	.....	
	Imfirmerie pour les chevaux.....	.....	.....	.....	

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine.—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance. A.	R.	P.	Observations.
	KINGSTON—*Suite.*				
Réserve de la couronne et approp. militaire.—*Suite.*	Parc d'artillerie, etc.—*Suite.*				Indiqué sur le plan n° 1.
	Latr. des hommes et des femmes..	.....	.....	.....	Transférés au gouvernement fédéral le 19 juillet 1870.
	Clôture et murs entourant le parc.	.....	.....	.....	
Lettres patentes de la couronne au comité de l'artillerie, 25 novembre 1845.	Lot de grève, baie de Cataraquoi—Acquis pour les fins de la défense, mais le projet fut ensuite abandonné par l'artillerie.	71	0	0	Ind. sur le plan n° 3, ainsi que sur le plan général n° 6. Transmises avec les actes et les baux au gouvernement fédéral, le 2 août 1870.
Convention entre le gouvernement et les commissaires du pont, 27 décembre 1827.	L'usage du pont de Cataraqui (long de 560 verges) sans limite de temps, mais sujet à une rente annuelle de £300.	.....	.....	.....	Transmis avec les actes et autres documents au gouvernement fédéral, le 2 août 1870.
Acte de donation, 31 janvier 1865.	Cimetière de Cataraquoi—Lieu de sépulture militaire, section G, environ 4 milles au N. O. de Kingston.	2	0	14	
Mis à part des réserves de la couronne pour les fins de la défense, en 1783-5.	Le fort Henry—				Indiqués sur le plan n° 4 et le plan général n° 6. Transportés au gouvernement fédéral le 10 août 1870.
	Bâtiments du fort.....	.....	.....	.....	
	Réservoir dans le roc solide.....	.....	.....	.....	
	Batterie avancée.....	.....	.....	.....	
	Réservoir, dans le roc solide.....	.....	.....	.....	
	Tour de la branche est.....	.....	.....	.....	
	" " ouest.....	.....	.....	.....	
	Fossés des dehors	.....	.....	.....	
	Emplacements de l'hôpital.....	.....	.....	.....	
	Hôpital.....	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde, magasins, charnier, serre aux légumes, etc....	.....	.....	.....	
	Clôture de palissades.....	.....	.....	.....	
	Cour de l'artillerie—				
	Logem. du gard. en c. des magas.	.....	.....	.....	
	Hangars à canons nos 1 et 2.....	.....	.....	.....	
	Trois magasins.....	.....	.....	.....	
	Divers autres bâtiments.....	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde, latrines, etc.....	.....	.....	.....	
	Clôtures de palissades.....	.....	.....	.....	
	Ecuries détac. des officiers, etc...	.....	.....	.....	
	Ile des Cèdres.....	.....	.....	.....	
	Tour	.....	.....	.....	
	Latrines	.....	.....	.....	
id ...	Réserve du fort Henry—Champ de manœuvres.....	30	0	0	Indiqué sur le plan général n° 6. Transférés avec baux et autres documents au gouvernement fédéral le 2 août 1870.
id ...	Commune de Barrie Field, y compris emplac. des ouv. et bâtisses.	522	0	0	
id ...	Réserve du fort Frédéric—				Indiq. sur le plan n° 5 ainsi que sur le plan gén. n° 6. Transférés au gouvernement fédéral le 5 septembre 1870.
	Tour, fort et magasin.....	.....	.....	.....	
	Magasin de batterie.....	.....	.....	.....	
	Magasin d'armements, et salle de toilette	.....	.....	.....	
	Bâtiment de cuisine et lavoir.....	.....	.....	.....	
	Latrines des offic. et des soldats..	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde tenable.....	.....	.....	.....	
	Réserve	8	2	0	
	Réserv. d'eau et pompe de métal	.....	.....	.....	

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance. A.	R.	P.	Observations.
	KINGSTON—*Suite.*				
Achetées de R. Macdonald le 6 juillet 1844, et acquis de R. D. Cartwright, en échange de lots dans Kingston, le 20 mars 1840.	Portions des lots 20 et 21— Augmentation occidentale du township de Pittsburg, vis-à-vis de Kingston, avoisinant le village de Barriefield, et le nord de la commune de Barriefield, ou réserve du fort Henry, comté de Frontenac.	*227	2	0	Indiquées sur le plan général, n° 6. Transférées avec actes et baux, etc., au gouvernement fédéral, le 2 août 1870. * Mesurage d'arpentage de l'artillerie : 200a. 2r. 3p, suivant les titres.
Achetées par l'amirauté le 23 août 1819.	Réserves de la marine— Lot n° 16, front irrégulier, 1ère concession, prolongement occidental de Pittsburgh, sur le côté est de la rivière Cataraqui.	4	2	0	Indiqués sur le plan n° 5, ainsi que sur le plan général n° 6. Transférés au gouvernement fédéral conformément à la lettre du bureau de la guerre, en date du Canada 8 / 113 18 octobre 1870, le 24 janvier 1871.
Réserve de la couronne, en vertu de lettres du général Haldimand, 11 sept. 1783, et du lieutenant-gouverneur Hamilton, 22 mai 1785; aussi les baies de l'anse Haldimand et de l'anse Hamilton.	Terrains de l'arsenal de la marine et autre propriété de la marine à la Pointe Frédéric, côté est du port de Kingston.	56	3	0	
	† Maison, etc., du chef d'escadre et puits à poulie, etc.	.....	.....	.....	
	Magasin militaire, logement et dépendances, puits à poulie, etc.	.....	.....	.....	
	Maisons de la marine et dépendances, maisonnette, etc.	.....	.....	.....	
	Arsenal de la marine, etc., corps-de-garde, cloche d'alarme, logement du messager, ancien magasin (près de la porte) et hangar.	.....	.....	.....	
Mis à part de la réserve de la couronne pour les fins de la défense en 1783-85.	Logement du chef-ouvrier et dépendances.	61	1	0	
	Boutique de charpentier et dépôt de pompes à incendie.	.....	.....	.....	
	Dépôt de houille	.....	.....	.....	
	Forge et dépôt de fer	.....	.....	.....	† Approprié en partie pour écoles, etc.
	Hangar des embarc., voilerie, etc.	.....	.....	.....	
	Dép de houille, et corps-de-garde	.....	.....	.....	
	Quai du Saint-Laurent	.....	.....	.....	
	Grand dépôt (frégate d'approvis.)	.....	.....	.....	
	Quai au do	.....	.....	.....	
	Dépôt de peinture, etc.	.....	.....	.....	
	Atelier d'armes et d'artifices (maison rouge)	.....	.....	.....	
	Réservoir à goudron (cuve au sommet)	.....	.....	.....	
	Ancien magasin	.....	.....	.....	
	Arsenal de la marine, murs, clôtures, etc.	.....	.....	.....	
	MONTRÉAL.				
Droit de conquête et achat, 19 novembre 1834.	Casernes de la porte de Québec— Magasin de l'intendance, et petites bâtisses attenantes	.....	.....	.....	Indiqués sur plan n° 1. Transférés au gouvernement fédéral le 28 novembre 1870 et le 1er février 1871.
Droit de conquête et appropriation militaire en 1760.	Casernes des soldats (infanterie).	.....	.....	.....	
	Ecurie au rez-de-chaussée de did.	.....	.....	.....	
	Prison et logement du prévost	.....	.....	.....	
	Poudrière	.....	.....	.....	
	Ecuries de la cavalerie	.....	.....	.....	
	Infirmerie do	.....	.....	.....	

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance. A.	R.	P.	Observations.
	MONTRÉAL—*Suite.*				
Droit de conquête et appropriation militaire en 1760—*Suite.*	Casern. de la porte de Québ.—*Suite.*				
	Logements de cuisiniers (deux)	.....	.....	.....	Indiquées sur le plan n° 1.
	Corps-de-garde, etc	.....	.....	.....	Transférés au gouvernement fédéral, 28 novembre 1870 et 1er février 1871.
	Lavoirs, forge, boutique de maréchal-ferrant, magasin aux viandes, et vieilles latrines.	.....	.....	.....	
	Service d'eau, égoûts, etc.....	.....	.....	.....	
	Casernes de l'artillerie—				
	Caserne et hangar à canon.....	.....	.....	.....	
	Ecuries, avec caserne au-dessus.	.....	.....	.....	
	Salle de toilette, cuisine, etc. ; et écuries des officiers	.....	.....	.....	
	Casern. des serg. d'état-maj., etc.	.....	.....	.....	
	Latrin. des hommes et des femmes	.....	.....	.....	
	Ecuries, sellerie, etc. (autrefois magasins de brigade.)	.....	.....	.....	
	Casernes de cavalerie—				
	Atelier des charrons et des bourreliers.	.....	.....	.....	
	Bureau du génie du district, et dépendances, etc.	.....	.....	.....	
	Service d'eau et égoûts	.....	.....	.....	
	Bureau de caserne, magasin, etc.—				
	Bureau, etc	.....	.....	.....	
	Magasins et latrines.....	.....	.....	.....	
	Ecuries, et logement des soldats mariés, au-dessus des écuries.	.....	.....	.....	
	Pharmacie, chambre des chaudières, etc.	.....	.....	.....	
	Latrines	.....	.....	.....	
	Cour à combustible, etc —				
	Charbonnier.....	.....	.....	.....	
	Murs, côté N.O.....	.....	.....	.....	
	Clôture, côté N.E.....	.....	.....	.....	
	Autres clôtures	.....	.....	.....	
	Terrain occupé par les bâtisses et y attenant, etc., et droits à la grève en face.	8	0	36	
		Approximativ.			
Achetée de Grant et Douglas, 14 et 24 nov. 1836.	Hôpital de garnison—				
	Hôpital.....	.....	.....	.....	Indiqué sur le plan n° 1.
	Magasin au combustible, corps-de-garde, charnier et latrines.	.....	.....	.....	Transférés au gouvernement fédéral, 28 novembre 1870, et 1er février 1871.
	Murs de revêtement en bois, etc.	.....	.....	.....	
	Ancien quartier du chirurgien et dépendances.	.....	.....	.....	
	Service d'eau et égoûts	.....	.....	.....	
	Terrain occupé par les bâtisses de l'hôpital.	0	1	30½	
Echange avec la corporation,* 19 sept. 1870.	Terrain avoisinant l'hôpital, côté sud.	0	2	13	*No. 7245, C. F. Papineau, N.P.
Achetés le 25 mai 1838.	Deux lots à bâtir, au N.O. de la place Dalhousie.	0	0	25	

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance. A.	R.	P.	Observations.
	MONTRÉAL—*Suite.*				
Droit de conquête et appropriation militaire.	Champ de Mars	4	1	28	Indiqué sur le plan n° 2. Hangar à canons, et bande de terre aband. à la corporat. en vertu d'un acte d'échange en date 19 sept. 1870, pour un terr. dans la rue Water. W.O. 8 septembre 1868. Canada 8 / 58, Transféré au gouvernement impérial, 28 novembre 1870.
Achetée en 1845-6, pour environ £40,000 sterling.	Ferme Logan. Acquise en vue de la construction d'une caserne pour des troupes de défense, mais emp. com. champ de manœuvres.	115	3	39	Indiqué sur le plan n° 5. Transférée au gouvernement impérial le 28 novembre 1870.
Achetés le 30 déc. 1814, de D. J. Hennelly.	Lieu de sépulture militaire et ancienne chapelle.	1	1	24	
	HOCHELAGA.				
Achetée le 29 mai 1817 par l'amirauté pour les fins de la marine.	Nouv. cas. pour les soldats (en briq.)	.....	.....	.....	Indiquée sur le plan n° 3. Transféré au gouvernement fédéral le 28 novembre 1870.
	Anciennes écuries de la caval., etc	.....	.....	.....	
	Partie " écuries des officiers.	.....	.....	.....	
	Hangar à canon, et écur. p. 16 chev.	.....	.....	.....	
	Infirmerie et autres écuries	.....	.....	.....	
	Ateliers des charrons et des bourreliers, sellerie, etc.	.....	.....	.....	
	Sellerie, forge, pharmacie, corps-de-garde et latrines.	.....	.....	.....	
	Cuisine et prison	.....	.....	.....	
	Caserne baraquée (grève) y compris cuisine, ateliers, gymnase, latrines, etc.	.....	.....	.....	
	Logement du gardien-chef	.....	.....	.....	
	Cabanons attenant à idem	.....	.....	.....	
	Prison militaire, nouveaux cachots.	.....	.....	.....	
	Hangar	.....	.....	.....	
	Pompe à incendie et dépôt	.....	.....	.....	
	Cuisine	.....	.....	.....	
	Logement et bureaux des gardiens.	.....	.....	.....	
	Préaux de prison, etc	.....	.....	.....	
	Latrines, urinoirs, etc	.....	.....	.....	
	Egoûts et service d'eau pour l'établissement d'Hochelaga.	.....	.....	.....	
	Terrain occupé par idem	2	3	8	
	ILE SAINTE-HELÈNE.				
Acte d'échange et achat entre Sa Majesté et le baron Grant, seigneur de Longueuil, 8 avril 1818.	Caserne des soldats et quartiers des officiers.	.....	.....	.....	Indiqués sur le plan n° 4. Transférés au gouvernement féderal le 28 novembre 1870.
	Salle de toilette, etc	.....	.....	.....	
	Latrines et divers bâtiments attachés à la caserne.	.....	.....	.....	
	Magasin de batterie, etc	.....	.....	.....	
	Salle d'armes neuve, etc.*	.....	.....	.....	*Emplacement de l'ancienne prison militaire.
	Ancien magasin d'artillerie, etc	.....	.....	.....	

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance. A.	R.	P.	Observations.
	MONTRÉAL—*Suite.*				
Acte d'échange et achat entre Sa Majesté et le baron Grant, seigneur de Longueuil, 8 avril 1818.—*Suite.*	Ile Sainte-Hélène—*Suite.*				
	Nouv. magasin d'artillerie, etc...	.....	.....	.....	Indiqués sur le plan n° 4. Transféré au gouvernement fédéral le 28 novembre 1870.
	Anc. c. de garde, au nord du mag.	.....	.....	.....	
	Réservoir d'eau de pluie.....	.....	.....	.....	
	Service d'eau	.....	.....	.....	
	Nouveau magasin au combustible	.....	.....	.....	
	Grand magasin.....	.....	.....	.....	
	Deux anciens blockhaus et ancien pailler.	.....	.....	.....	
	Cottages neufs pour les ouvriers du départem. de l'intendance.	.....	.....	.....	
	Vieux cottages et ateliers.	.....	.....	.....	
	Nouveaux parc à boulets, quai, châssis d'affûts de place, etc.	.....	.....	.....	
	Hangar à bateaux, latrines et autres bâtiments.	.....	.....	.....	
	Ile Sainte-Hélène, île Ronde, île aux Fraises, pouvoir d'eau, etc.	153	3	9	Indiqués sur le plan n° 4 ainsi que sur le plan général n° 5.
	LONGUEUIL.				
Acheté de diverses personnes en 1846-7.	Terrain acquis pour les fins de la défense—en vue d'une tête de pont pour la défense de Montréal.	189	2	18	Indiqués sur le plan général n° 5. Transféré au gouvernement fédéral le 28 novembre 1870.
Acte de donation, 3 mai 1814.	Terrain acquis de Joseph Simmons, à condition qu'il n'en soit disposé en faveur d'aucune autre personne quelconque.	0	1	36	
		477	3	26	
	SOREL.				
Droit de conquête en 1759-60, achat de la seigneurie de Sorel, 13 novembre 1780, et échange 27 déc. 1858.	Réserve de la caserne—				
	Caserne des soldats, etc.....	.....	.....	.....	Indiqués sur le plan n° 1. Transférés au gouvernement fédéral le 2 août 1870.
	Ancien hôpital, logements et magasins d'hôpital, etc., intendance, cuisine.	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde et cabanons, salles d'armes et boutique de tailleur, cantine, magasin de batterie et latrines.	.....	.....	.....	
	Revêtement en bois, etc., etc.....	.....	.....	.....	
	Terrain, grève, etc., attenant à la réserve de la caserne.	14	2	6	
Achat de la seigneurie, 13 nov. 1780, et échange de lot 0, 4 mai 1853.	Réserve du Domaine (communément appelée La Pointe)—				
	Ferme du Manoir ou "La Pointe," consistant en terrain cultivable ou couvert de broussailles, en lots propres à la const. des navires, etc., et en bâtim. délab.	106	0	0	Indiquée sur le plan n° 2. Transférée au gouvernement fédéral avec plans, baux et autres documents le 2 août 1870.
Acheté avec la seigneurie de Sorel, 13 novembre 1780, et vente par le shérif du lot de ville 509, 14 août 1868.	Terrain situé dans les limites de la rue Victoria, de la ferme de Nooth et du chemin du Pot-au-Beurre, etc., commun. appelé la "réserve de la rue Victoria" dont la plus grande partie est en culture et le reste couvert de broussailles.	142	1	4	

LISTE des propriétés du département de la guerre et de la marine.—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance.			Observations.
	SOREL—*Suite.*	A.	R.	P.	
Achat, 25 juin 1781, 19 mai 1821, 28 septembre 1824.	Ferme et maison du gouvernement, avec bâtiments vieux et délabrés qui s'y trouvent.	116	0	0	Indiqués sur le plan n° 2. Transférés au gouvernement avec les plans, baux et autres documents, le 2 août 1870.
	Lots de ville, etc., (situés près de la réserve de la rue Victoria)—				
28 octobre 1837.....	N° 500 = 4⅔ lots ordinaires..... Concédés sous le régime de la tenure seigneuriale.	0	3	27	
Echangés, 6 mars 1849.	N° 503 = 4 lots ordinaires.....	0	3	8	
Concédés, 23 janvier 1839.	N° 534 = 3⅔ do	0	2	36	
Echangés, 19 do 1855.	N° 505 = 4 do	0	3	8	
Echangés, 6 do 1849.	N° 510 = 2 do	0	1	24	
Concédés, 13 do 1840.	N° 511 = 2 do	0	1	24	Indiqués sur le plan n° 2. Transférés au gouvernement impérial le 2 août 1870.
Concédés, 1er déc. 1795.	Ferme de Nooth.....	50	0	0	
Achetées avec la seigneurie de Sorel, le 13 novembre 1780.	Ile aux Cochons	10	0	0	
	Ile Ronde	160	0	0	
	Ile de Grâce (pointe occidentale) do (" orientale)...	193	0	12	
	Propriété en biens-fonds libre ou terrain non concédé.....	735	3	22	
	Copyhold et terrains concédés....	140	0	0	
Acte de concession, 1er déc. 1795.	Ile Saint-Ignace.....				

B.—QUÉBEC ET POINTE-LÉVIS, ET HAUT-CANADA.

LISTE des terrains et des bâtiments, etc., du département de la guerre, transférés au gouvernement fédéral en 1871, conformément aux instructions du bureau de la guerre, en date du 12 mai 1870, et du 19 août 1871, n° $\frac{57}{\text{Canada}}$ / 464

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance (à peu de chose près). A.	R.	P.	Observations.
	QUÉBEC.				
Tenure par bail, 99 ans du 1er mai 1802	Champ de manœuvres (plaines d'Abraham).	71	3	0	£20 11*s.* 0*d.* par année, payab. aux Sœurs p. le b de la guer.
Tenure par bail, 99 ans du 1er mai 1790	Tour n° 3—tour et champ.	36	3	39	£11 14*s.* 8*d.* par année, payables aux Sœurs.
Tenure par bail, 99 ans à comp. de 1790	Tour n° 4—tour et champ.....	18	0	24	
Franc-fief, du 15 juin 1811.	Tours n°s 1 et 2, champ, logement du commis des travaux, etc.	7	1	1	
Franc-fief, de diverses sources et par droit de conquête.	Champ de la Cartouche à balle ou de l'Anse, plaines d'Abraham, entre la ligne du terrain des tours n°s 1 et 2 et la contre-escarpe de la citadelle, au S. E. de la G. Allée	100	0	0	£1 17*s.* 0*d.* de rente foncière par année, payé par le bureau de la guerre à N. Larue (*en fief*).
do do	Atelier d'artifices, Champ de l'Anse	.....	.....	.....	
Franc-fief, acheté en 1846-47 et partie en 1835.	Champ du jeu de Crosse, en dehors de la porte Saint-Louis.	5	3	22	
Franc-fief, achat en 1822, 1827, 1828, 1829, 1830 et 1831, et par droit de conquête et appropriation militaire.	Bureau du génie royal..... .. Réservoirs et puits du gén. royal. Logements des messagers..... Glacis de la citad'le, cour du génie royal, et une part. des ouvrages de la ville jus. la porte St-Louis, y comp. le ch. cond. à la citadelle	44	3	29	
Emplacem. acquis par droit de conquête.	Citadelle :—				
	Magasin A.....	.....	.....	.....	
	do B	.....	.....	.....	
	Quartier des officiers, etc.....	.....	.....	.....	
	Caserne de Mann.....	.....	.....	.....	
	Hôpital, etc	.....	.....	.....	
	Salle des galeux	.....	.....	.....	
	Magasin de Mann et hangar à boulets y attenant.....	.....	.....	.....	
	Arsenal et dépôt d'affûts de canons, etc	.....	.....	.....	
	Entrepôts de munit. de guerre.	.....	.....	.....	
	Ancienne prison du prévost, et logem. des sergents d'ét maj.	.....	.....	.....	
	Salle d'exercice.....	.....	.....	.....	
	Salles de toilette, lavoir n° 1, do n° 2, et cuisine de l'ordinaire des sergents.....	.....	.....	.....	
	Latrines près du magasin A...	.....	.....	.....	
	"Ball Court".....	.....	.....	.....	
	Tenaille, etc	.....	.....	.....	
	Atelier d'armurier..	.....	.....	.....	
	Observatoire, etc.	.....	.....	.....	
	Latrines, bastion Dalhousie....	.....	.....	.....	
	Dépôt de pompes à incendie ...	.....	.....	.....	
	Magasin de batterie	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde, ravelin S. O. et redoute de Jebb	.....	.....	.....	
	Radoute et corps-de garde tenable.	.....	.....	.....	

QUÉBEC ET POINTE-LÉVIS ET HAUT-CANADA.

LISTE des terrains et des bâtiments, etc., du département de la guerre, etc.—*Suite*.

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance (à peu de choses près).			Observations.
	QUÉBEC.—*Suite*.	A.	R.	P.	
	Citadelle—*Suite*.				
Emplacements acquis par droit de conquête.—*Suite*.	Lignes de la citadelle, etc	.....	.....	.....	
	Puits et réservoirs (13)	.....	.....	.....	
	Prison militaire, terrain, etc	.....	.....	.....	
	Six cachots et 60 dortoirs	.....	.....	.....	
	Retranchements de la ville, etc	.....	.....	.....	
Achetés en 1811	Rue Saint-Louis, quartiers des officiers, etc., et établissement du pourvoyeur.				
	Hôpital de garnison	.....	.....	.....	
	Charnier, magasins, cuisine, etc	.....	.....	.....	
	Latrines, corps-de-garde, etc	.....	.....	.....	
	Réservoir d'eau, égoûts, etc	.....	.....	.....	
	Terrain attenant, etc	1	1	36	
Acheté, nov. 1780	Mont-Carmel (pas de bâtisses)	0	1	36	
Acheté en 1815	Bureau et quartier de l'intendance.	.....	.....	.....	
	Jardin, etc., etc.	0	2	30	
	Ecurie, remise, dépôt de pompes à incendie, latrines, etc.	.....	.....	.....	
Acheté le 6 juin 1781.	Propriété Bonnefield, près de la terrasse Durham.	0	0	31	
Par droit de conquête	Corps-de-garde, batt. de caronades.	.....	.....	.....	
	Magasin F, grande batterie	.....	.....	.....	
	Entrepôt, terrain, etc	0	0	12	
	Porte Hope, corps-de-garde, caserne, etc.	.....	.....	.....	
Acheté le 17 juin 1809.	Grand magasin E (Hôtel-Dieu)	.....	.....	.....	
	Terrain attenant à do	0	1	22	
Par droit de conquête	Porte du palais, corps-de-garde et entrepôt, etc.	.....	.....	.....	
	Magasin militaire, bur. et terrain	.....	.....	.....	
Droit de conquête, et achat en 1846-7	Caserne de l'artillerie, etc., porte du Palais—				
	Caserne des soldats, etc	.....	.....	.....	
	Salle de billard attenante	.....	.....	.....	
	Quartier détaché des officiers, etc., etc.	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde et bâtiment attenant (et écuries).	.....	.....	.....	
	Caserne du Dauphin, etc	.....	.....	.....	
	Dépôt de pompes à incend, puits à poulie, atelier d'armurier.	.....	.....	.....	
	Hang. à canon, magas., écurie, etc	.....	.....	.....	
	Logem du cuisinier, latrines, etc	.....	.....	.....	
	Salle de toilette	.....	.....	.....	
	Lavoir des femmes	.....	.....	.....	
	Service d'eau, égoûts, etc	.....	.....	.....	
	Magasin D, parc inférieur	.....	.....	.....	
	Magasin d'artill., puits à poulie	.....	.....	.....	
	Porte Saint-Jean, etc	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde à do	.....	.....	.....	
	Caserne des soldats mariés	.....	.....	.....	B. de la guerre. 30 juil. 1858. Québec 8 / 10.
	Terrain N, de la porte Saint-Jean à la rue Saint-Valier, acheté en 1816-7.	13	3	2	

QUÉBEC ET POINTE-LÉVIS ET HAUT-CANADA.

LISTE des terrains et des bâtiments, etc., du département de la guerre, etc.—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance (à peu de chose près.) A.	R.	P.	Observations.
	QUÉBEC.—*Suite.*				
Droit de conquête....	Cour à combustible, Saint-Roch....	4	3	28	
	Clôture entourant do.....	.....	.....	.....	
	Logement des distributeurs, etc	.....	.....	.....	
	Dépôt à charbon.....	.....	.....	.....	
Achetés en 1846-7....	Rues St-Charles et de la Canoterie.	2	2	36	
Droit de conquête et achat, 1847.	Magasin C., salle des manipulations, etc., (esplanade).	.....	.....	.....	
	Réservoir d'eau, puits, etc., dans id	.....	.....	.....	
	Terrain entre les portes Saint-Louis et Saint-Jean (y compris l'esplanade).	17 0	3 3	19 34*	* Achat, 11 mars 1847.
Conquête.....	Hangar.....	.....	.....	.....	
	Quai de la Reine, etc.—				
	Etape et magasin militaire, et logement du chef d'atelier, approvisionnement d'eau, etc.	1	2	27	
	Avec terrain, y compris le sentier sur le côté opposé de la rue.	0	0	31	
		1	3	18	
Achat, 24 septembre 1781.	Quai et lot, plan incliné.....	2	1	30	
Conquête.....	Caserne des Jésuites, etc.—				
	Magasin de batterie.....	.....	.....	.....	
	Cuisine, lavoir, écuries, etc.....	.....	.....	.....	
	Magasin aux viandes, pailles, etc	.....	.....	.....	
	Salle de bal.....	.....	.....	.....	
	Bur. de la caserne, magasins, etc.	.....	.....	.....	
	Intendance, boulangerie, etc.....	.....	.....	.....	
	Corps-de-garde, atelier d'armur .	.....	.....	.....	
	Dépôt de pompes à incendie.....	.....	.....	.....	
	Latrines.....	.....	.....	.....	
	Réservoirs et puits.	.....	.....	.....	
	Service d'eau et borne-fontaine...	.....	.....	.....	
	Egoûts, etc	.....	.....	.....	
	Mur de limite	.....	.....	.....	
	Terrain de la propriété B des JJ.	5	1	10	
Achetée le 26 juin 1818.	Réserve Jacques-Cartier—				
	Terrain boisé, sisué sur la rive ouest de la rivière, à environ 5 milles de son point de jonction avec le Saint-Laurent.	38	0	3	Une rente foncière de £0 3*s.* 1*d.* par année, payable pour ce terrain, n'a jamais été demandée. Il y a des pêcheries de saumon dans cette rivière.
	POINTE-LÉVIS.				
Achetées de diverses personnes, de 1865 à 1868. Actes tous passés devant J.G. Clapham, N. P, Québec.	Portions de la seigneurie de Lauzon, se composant de terrain découvert et de terrain boisé, avec plusieurs bâtisses dessus construites. Acquises en vue de la construct. de forts et autres ouvrag. de déf..	1,252	2	37	
Servitudes en vertu de cession de droits de congé, en 1867-68.	Portions de terrain attenant aux terres ci-dessus, achet. uniquem. dans le but d'empêcher d'y élev. des const, bâtim. et autres obst.	69	1	35	

QUÉBEC ET POINTE LÉVIS, ET HAUT-CANADA.

LISTE des terrains et des bâtiments, etc., du département de la guerre.—*Suite.*

Origine du titre.	Description de la propriété.	Contenance (à peu de chose près).			Observations.
	POINTE LÉVIS—*Fin.*	A.	R.	P.	
	Casernes baraquées du génie royal, comprenant quartiers des officiers et chambres d'ordinaire, 4 casernes de soldats, cantine, bureaux, ateliers, logement des domestiq., cuisines, chambre d'ordinaire des S-O., entrepôt, maison d'école, hôpital, magasin, corps-de-garde et écuries—le tout en bois pour la plus grande partie.	18	0	0	
	Quai de pontons, etc,, etc.....	.....	.....	.....	
	Fort n° 1, 11 ch., 12 hommes d. ch.	.....	.....	.....	
	do 2.....	.....	.....	.....	
	do 3.....	.....	.....	.....	
	ONTARIO.				
	Réserves de la marine—				
	Lac Erié—Embouc de la Grande-Rivière, Port-Maitland	219	0	0	
	do à Barbet Point.....	48	2	32	
	do à Mohawk Bay.....	20	0	0	
	Havré de Penetanguishene, baie de Gloucester.	389	0	0	
	Rivière Holland, bras est, comté de Simcoe, lots nos 49, 50, 51 et 52 (Empl. de la v. de Gwillimbury).	4	0	0	
	Pointe Pelée (lac Erié)—				
	Townsh. de Mersea, co. d'Essex.	3,000	0	0	
	do Vespra, comté de Simco, lot 13, concession 11.	200	0	0	
	Lac Huron, île de Saint-Joseph, lot 1, dans les 1ère et 2e concessions, avec fronts irréguliers au sud des dits lots.	500	0	0	
	do do dans Milford Haven, moitié sud du lot 6, concession 9.	106	0	0	

OBSERVATION.

Pour la liste des propriétés de l'artillerie ou militaires et des canaux du Canada, que le gouvernement a transférées ou voulait transférer au gouvernement provincial avant le 1er juillet 1867, *voir* annexes nos 58 à 60, pages 444 à 448 et 449 à 451 de l'annexe du rapport général des commissaires des travaux publics, allant jusqu'au 30 juin 1867.

G. F. BAILLAIRGE,
Sous-ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 1er février 1883.

ANNEXE No 37.

ACTES PUBLICS

DU

PARLEMENT DU CANADA

CONCERNANT LE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

ETC., ETC.

ANNEXE No 37.

(N° 360.24)

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, de 1867 à 1882, concernant le département des Travaux publics ou les ouvrages placés sous ses soins.

Sujet.	Titre au long du statut.	Année	Chapitre du statut.	Page du statut.
BRISE-LAMES—Le transfert de leur administration au ministère de la marine et des pêcheries.	Acte pour transférer l'administration de certains havres, quais et brise-lames, du ministère des travaux publics au ministère de la marine et des pêcheries.....	1877	40 Vic., ch. 17	139
PONTS—Leur construction.....	Acte concernant les ponts.	1872	35 Vic., ch. 25	101
do do	Acte pour réglementer le passage des cours d'eau navigables par les compagnies de chemins de fer ou d'autres chemins, incorporés en vertu d'actes provinciaux.	1876	39 Vic., ch. 15	41
do Lorsque construits en vertu d'actes provinciaux.....	Acte concernant les ponts établis, en vertu d'actes provinciaux, sur des eaux navigables.	1882	45 Vic , ch. 37	194
BOUÉES ET BALISES.....	Acte portant de nouvelles dispositions concernant les phares, bouées et balises.	1882	45 Vic., ch. 36	193
SERVICE CIVIL.....	Acte concernant le service civil du Canada.	1882	45 Vic., ch. 4.	49
DÉPENSES CONTINGENTES	Acte pour régler et restreindre les dépenses contingentes des ministères du service public.	1868	31 Vic , ch. 35*	50
BRISE-LAMES DE LA BAIE AUX VACHES —Achat.	Acte pour autoriser l'achat de la jetée ou brise-lames à la Baie-des-Vaches, N.-E., et pour pourvoir à son entretien.	1874	37 Vic., ch 18	148
BASSINS DE RADOUB—				
Esquimalt, C.-B., subvention de $250,000.	Acte pour autoriser l'avance d'une certaine somme à la province de la Colombie-Britannique, pour la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt.	1874	37 Vic., ch. 17	147
Esquimalt, C.-B., manière de payer la subvention.	Acte à l'effet de ratifier certain ordre du gouverneur en conseil au sujet du bassin de radoub d'Esquimalt.	1880	43 Vic., ch. 15	54
Québec, subvention de $500,000.	Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de Québec, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet.	1875	38 Vic., ch. 56	315
Pour encourager leur construction.	Acte à l'effet d'encourager la construction de cales sèches en donnant de l'aide, à certaines conditions, aux compagnies qui les construiront.	1882	45 Vic., ch. 17	108
HAVRES—				
Montréal, subvent. de $1,500,000	Acte pour établir de nouvelles dispositions à l'égard de l'amélioration du fleuve St-Laurent entre Montréal et Québec.	1873	36 Vic., ch. 60	281
do autre subvention de $280,000.	Acte do do ...	1882	45 Vic., ch. 44	202
do réduction de l'intérêt sur les sommes ci-dessus de 5 à 4 p.c.	Acte à l'effet d'amender l'acte 36 Vic., ch. 60, concernant les commissaires du port de Montréal.	1881	44 Vic., ch. 7.	63
Sydney-Nord, N.-B.....	Acte concernant le port de Sydney-Nord, dans la Nouvelle-Écosse.	1879	42 Vic., ch. 30	222
do	Acte à l'effet d'amender l'acte do ...	1882	45 Vic., ch. 50	220
Pictou, N.-E.....	Acte concernant le havre de Pictou, N.E.	1872	36 Vic., ch. 63	305
do	Acte à l'effet d'amender do ...	1879	42 Vic., ch. 29	221
do	Acte do do ...	1880	43 Vic., ch. 33	259

*Section 2.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, etc.—*Suite.*

Sujet.	Titre au long du statut.	Année	Chapitre du statut.	Page du statut.
HAVRES—*Suite.*				
Québec	Acte pour amender (22 Vict., chap. 32) "l'Acte pour pourvoir à l'amélioration du port de Québec et à son administra."	1868	31 Vic., ch. 79	330
do subvention de $1,200,000	Acte pour amender de nouveau les actes concernant l'administration et l'amélioration du port de Québec.	1873	36 Vic., ch. 62*	296
do autre subv. de $250,000	Acte à l'effet d'autoriser le prélèvement d'une nouvelle somme afin de permettre aux commissaires du port de Québec de terminer l'avant-port.	1880	43 Vic., ch. 17	61
do do $375,000	Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes concernant l'amélioration et l'administration du port de Québec.	1882	45 Vic., ch. 47	215
Saint-Jean, N.-B.	Acte concernant le havre de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick.	1882	45 Vic., ch. 51	222
Trois-Rivières	Acte pour pourvoir à l'amélioration et à l'administration du havre de Trois-Rivières.	1882	45 Vic., ch. 42	232
PHARES	Acte portant de nouvelles dispositions concernant les phares, etc.	1882	45 Vic., ch. 36	193
HAVRE DE OAKVILLE (vente)	Acte pour autoriser la vente du havre d'Oakville.	1871	34 Vic., ch. 28	117
RIVIÈRE OTTAWA—Travaux faits en vertu d'actes fédéraux.	Acte concernant certains travaux sur la rivière Ottawa.	1870	33 Vic., ch. 24	80
MAINTIEN DE LA PAIX DANS LE VOISINAGE DES TRAVAUX PUBLICS.	Acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des trav. pub.	1869	32 Vic., ch. 24	257
do do ...	Acte pour amender do do ...	1870	33 Vic., ch. 28	85
do do ...	Acte do do do ...	1875	38 Vic., ch. 38	233
TRAVAUX PUBLICS—				
Acte original	Acte concernant les travaux publics du Canada.	1867	31 Vic., ch. 12	267
Arbitres officiels	do do ...	1867	do	274
do renvoi de certaines réclamations devant eux.	Acte pour étendre les pouvoirs des arbitres officiels à certains cas y mentionnés.	1870	33 Vic., ch. 23	79
do appel de leur décision à la cour d'Echiquier.	Acte concernant les arbitres officiels.	1879	42 Vic., ch. 8.	37
do emploi d'un sténographe.	Acte pour amender de nouveau l'acte intitulé "Acte conc. les trav. pub. du Canad."	1878	41 Vic., ch. 8.	70
Appropriation de terrain	Acte concernant les travaux publics du Canada.	1867	31 Vic., ch. 12	267
do ...	Acte pour amender do do ...	1874	37 Vic., ch. 13	127
Définissant les travaux contrôlés par le département.	Acte pour faire dispar. les doutes surgiss. de l'acte conc. les trav. pub. du Canada	1872	35 Vic., ch. 24	100
Départements des travaux publics et des chemins de fer et canaux (création)	Acte concernant les charges de receveur général et de ministre des travaux publics.	1879	42 Vic., ch. 7.	32
RIVIÈRES ET COURS D'EAU—Flottage du bois; péages; modifiant le chap. 68 des S.R.C.	Acte à l'effet d'amender l'acte concernant les compagnies à fonds social pour la construction de travaux pour faciliter le flottage des bois sur les rivières et cours d'eau.	1880	43 Vic., ch. 9.	20
CAUTIONNEMENT DES OFFICIERS DU CANADA—Nature	Acte relatif aux cautionnements des officiers du Canada.	1868	31 Vic., ch. 37	56

*Section 17.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, etc.—*Fin.*

Sujet.	Titre au long de l'acte.	Année	Chapitre du statut.	Page du statut.
CAUTIONNEMENT DES OFFICIERS—*Suite.*				
Enregistrement	Acte pour amender l'acte relatif aux cautionnements des officiers du Canada.	1870	33 Vic., ch. 5.	30
Formule	Acte do do do ...	1872	35 Vic., ch. 19	50
Enregistrement	Acte à l'effet d'am. de nouveau do ...	1880	43 Vic., ch. 3.	5
MISE À LA RETRAITE—Etablissement	Acte pour mieux assurer l'efficacité du service civil du Canada, en pourvoyant à la retraite, en certains cas particuliers, des personnes qui y sont employées.	1870	33 Vic., ch. 4.	27
do Déduction de 2 p. c.	Acte pour amender l'acte du fonds de retraite du service civil.	1873	36 Vic., ch. 32	111
do Si le service antér. n'est pas satisf.	Acte pour amender de nouveau do ...	1875	38 Vic., ch. 9.	68
TÉLÉGRAPHES—Déclaration par les employés des télégraphes de Etat.	Acte à l'effet de prescrire la déclaration que feront les employés des lignes de télégraphe sous le contrôle du gouvernement et de pourvoir à la punition des opérateurs et employés de télégraphe qui dévoileront le contenu de certaines dépêches.	1881	44 Vic., ch. 26	173

A. GOBEIL.

ACTES du parlement impérial et du parlement canadien, et ordres en conseil impériaux, relatifs à la confédération des provinces qui constituent actuellement la Puissance du Canada.

Nom de la province ou du district.	Date de l'admission dans la Confédération.	Statuts s'y rapportant.		Ordres en conseil impériaux ou actes autorisant l'admission dans la Confédération.
		Année.	Désignation du statut.	
Québec	1er juil. 1867	1867	Acte impérial. 30 et 31 Vic., chap. 3, Acte de l'Amér. Britann. du Nord..	Par l'acte de l'A.B.N.
Ontario	do ...	do	do ...	do
Nouveau-Brunswick.	do ...	do	do ...	do
Nouvelle-Ecosse	do ...	do	do ...	do
*Manitoba et les territoires du N.-Ouest.	15 juill. 1870	1870	Actes canadiens. 33 Vic., chap. 3	Par la 146e sect. de l'Acte de l'A.B.N., et l'O.C. impérial du 23 juin 1870.
Colombie-Britannique	20 do 1871	.....	.....	do do 16 mai 1871.
Ile du Prince-Edouard	1er do 1873	1873	36 Vic., chap. 40	do do 26 juin 1873.

L'ordre en conseil impérial du 31 juillet 1880 déclare que tous les autres territoires anglais dans l'A.B.N. et les îles qui les avoisinent—à l'exception de Terreneuve—font partie de la Puissance du Canada.

*N.B.—Une organisation distincte a été donnée aux territoires du N.-O. en 1871 par l'acte 34 Vic., ch. 16. Le district de Kéwatin a été créé en 1876 par l'acte 39 Vict., chap. 21.

A. GOBEIL.

ANNEXE No 38.

LISTE

DES

PLANS, PROCES-VERBAUX ET AUTRES DOCUMENTS

RELATIFS AUX

PROPRIÉTÉS DU GOUVERNEMENT ET AUTRES

DANS

QUÉBEC ET AILLEURS,

CHOISIS PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Sous-ministre des Travaux Publics.

DANS LE DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, À L'UNIVERSITÉ LAVAL, AU BUREAU DU GÉNIE ROYAL ET AU BUREAU DU CADASTRE, QUÉBEC, PENDANT LES MOIS DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 1869.

ANNEXE No 38.

(N° 8862).

LISTE DES PLANS, PROCÈS-VERBAUX, TITRES ET AUTRES DOCUMENTS RELATIFS AUX PROPRIÉTÉS DU GOUVERNEMENT ET AUTRES, DANS QUÉBEC ET AILLEURS,—CHOISIS PAR G. F. BAILLAIRGÉ, SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DANS LE DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, À L'UNIVERSITÉ LAVAL, AU BUREAU DU GÉNIE ROYAL ET AU BUREAU DU CADASTRE, QUÉBEC, PENDANT LES MOIS DE NOVEMBRE ET DE DÉCEMBRE 1869.

QUÉBEC, 9 décembre 1869.

F. Braün, écr, secrétaire des travaux publics, Ottawa :

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluses les listes des plans, procès-verbaux, titres et autres documents choisis par moi à Québec, dans le départel ment des terres de la couronne, à l'Université Laval, au bureau du génie roya- (caserne des Jésuites), et au bureau du cadastre (ancien hôtel Saint-George).

Beaucoup des documents ci-dessus n'ont pas trait aux propriétés du gouvernements ; néanmoins ils serviront à faire comprendre les plans historiques des cités de Québec, Montréal et Trois-Rivières, où sont situées un grand nombre de ces propriétés.

Copie de ces listes a été fournie à M. Rosa, à qui j'ai indiqué les documents qui devraient être copiés les premiers, vu que ce sont ceux dont le département a le plus besoin, tels que les plans et procès-verbaux originaux des canaux des Cascades, de Carillon, de Grenville, de la chute à Blondeau et de Lachine ; des townships tracés le long des chemins de Témiscouata, de la Métapédiac et du golfe ; des forts de la baie d'Hudson, etc., etc.

Ainsi qu'expliqué à la page 1036 des listes, on obtiendra probablement du colonel Hamilton, commandant du génie royal du Canada, à son quartier général, à Montréal, les plans des arpentages de fortification du Canada, faits de 1864 à 1870, par le génie royal, à la Pointe-Lévis, Québec, Sorel, Montréal et Lachine, Lachine et Caughnawaga, Vaudreuil et Kingston.

A la page 1041, j'ai noté plusieurs propriétés dont on pourrait peut-être se procurer plus tard des plans, pour les prisons et palais de justice et autres édifices publics dans le Bas-Canada.

J'ai aussi donné les titres de cinq volumes que le département devrait demander pour qu'on puisse les consulter au besoin ; le plus important d'entre eux est un grand atlas récemment publié à Paris par Jomard, membre de l'Institut de France, et dont l'Université Laval a obtenu un exemplaire par l'entremise du révérend M. Casgrain, de Québec, à qui on devrait s'adresser si le département désire s'en procurer un, vu que cet ouvrage, qui renferme quelques-unes des plus anciennes cartes de la Nouvelle-France, n'est pas encore en vente.

Un autre ouvrage qui renfermera des cartes précieuses pour les fins historiques, c'est le livre intitulé " Champlain," actuellement en voie de publication au séminaire de Québec, sous la direction du révérend M. Laverdière, professeur d'histoire à l'Université Laval. Vu qu'on ne doit imprimer que 1,000 exemplaires de cet ouvrage, on devrait en demander un immédiatement, si on ne l'a pas encore fait.

Ayant fini d'examiner les anciens plans, titres, procès-verbaux et autres documents que j'ai pu me procurer aux endroits ci-dessus mentionnés, dans la ville de

Québec, je partirai pour Montréal demain, et j'irai au bureau du génie royal avant de me rendre à Cornwall, où j'espère arriver au commencement de la semaine prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

G. F. BAILLAIRGÉ.

UNIVERSITÉ LAVAL.

LISTE DES PLANS mis à part pour être copiés—dans le cas où il en serait besoin—à la bibliothèque de l'université Laval, sous les soins du révérend M. Laverdure, professeur d'histoire.

Numéro.	Titre.	Date.	Auteur.	Description.
1	Ile aux Noix	1760		
2	Siége de Québec	1759		Lithographie.
3	Palais de l'Intendant	1717		Tracé.
4	Château St-Louis	1779		Dessin sur papier
5	Couvent et terrain des Pères Récollets de Québec			do
6	Plan de Québec	1664		do
7	Terrain de l'Evêché	1714		do
8	Plan de Québec	1660		Tracé.
9	Château St-Louis	1689		
10	do	1700		
11	Couvent et terrain des Pères Récollets--Québec.		L'original de ce plan appartient à Joseph Hamel, arpenteur provincial	
12	Bassins de Flot et de Radoub à Québec		Proposés par feu le capitaine Boxer	
13	Terrain de l'Evêché et du Séminaire de Québec, en 1693 et en 1714			
14	Façade—Château St-Louis	1683		
15	Québec en 1722		Par Chaussegros de Léry	
16	Palais de l'Intendant—Québec			
17	Ile de Montréal	1721		Dessin sur papier
18	Montréal et Rivière St-Pierre	1733		Tracé.
19	Fortifications de Montréal			Gravure.
20	do do	1758		do
21	Ancien Canal Lachine et Rivière St-Pierre. De la Galissonière	1749	Par M. de la Morandière	Tracé.
22	Fort, Lac des Deux Montagnes			do
23	Trois-Rivières	1704		do
24	Fortifications de Montréal	1752	Par Franquet	do
25	Montréal	1680		do
26	Trois-Rivières	1689		do
27	Fort Churchill—Baie d'Hudson			do
28	Floride—De Beaujeu	1685		do
29	Lac Winnipeg—Rivière Assiniboine			
30	Lac Ontario	1688		do
31	Fort Chambly et autres			do
32	Anticosti	1638		Gravure.
33	Lac Winnipeg et Rivière Rouge			Dessin.
34	Anticosti	1822		
35	Fort York—Baie d'Hudson	1783		Tracé.
36	Lac Ouinipeg	1737		do
37	Pointe aux Lièvres	1710		do
38	Plan Espagnol de Québec, 1690 ou 1670	1670		do
39	Elévation et Profil—Palais Episcopal			do
40	Fort de Chambly	1721		do
41	Baie d'Hudson	1783		do
42	Québec	1698		do
43	do Bataille	1760		do

N.B.—Tous les plans, titres, etc., que le département ne jugera pas nécessaires, qui sont déjà en sa possession, devront être retranchés des listes, et il devra en être envoyée une liste à M. Rosa.

Plusieurs des plans ci-dessus sont des exemplaires tirés des originaux en France, par M. P. L. Morin, qui en a aussi fourni des copies à la bibliothèque du parlement fédéral.

G. F. B.

LEVÉE DES PLANS DE FORTIFICATION DU CANADA À

La Pointe-Lévis et aux environs, vers ....1864–5.
Québec.....1864–5.
Sorel.....1865–6.
Saint-Lambert et Longueuil.....1865–6–7.
Lachine et Caughnawaga .....1866–7–8.
L'Ile de Montréal (de la Longue-Pointe à Lachine) .....1865–6–7–8–9.
Kingston .....1867–8–9.
Vaudreuil .....

Les levées de plans ci-dessus ont été faites sous la direction du lieutenant H. S. Sitwell, du G. R., et sous la surveillance de Wm. F. Drummond Jervais, I.R., C.B., sous-directeur des travaux (fortifications).

Ces plans sont achevés, à l'exception d'une partie de l'arpentage de la Pointe-Lévis qui est encore à se faire; ils sont tous zincographiés, à l'exception des plans de la section de Montréal et de la Côte Saint-Paul, qui ont été envoyés en Angleterre à cette fin et qui ne seront prêts que l'été prochain (disons en juin 1870).

Pour avoir ces plans il faut s'adresser au colonel Hamilton, commandant du génie royal du Canada, à son quartier général, place Dalhousie, Montréal, ou à sir Henry James Southampton, Angleterre, directeur des arpentages de l'artillerie.

On peut acheter chez Elliot et Frères, n° 449, Strand, Londres, des chaînes types graduées à 38 degrés de température, et semblables à celles dont on se sert pour mesurer les lignes de base des arpentages de l'artillerie. Leur longueur est de 66 pieds, et elles sont partagées en longs chaînons d'acier de 30 pouces sur ¼ de pouce, avec fiches. La variation de longueur, de 60 à 38 degrés, est égale à un huitième de pouce.

BUREAU DU CADASTRE, QUÉBEC.

Registre A.

PAGE.

5. Quai du Roi et ancien bureau de douane, 28 et 29 mai 1765.
7. Portion de jardin—palais de l'Intendant.
14. Latitudes et longitudes.
26. Quai du Roi, 1er avril 1766.
36. Lot attenant au quai du Roi, 5 mai 1767.
40. Fort Chambly, 12 octobre 1770; John Collins, A.G.A.
42. Fort Saint-Jean, 16 octobre 1770; John Collins, A.G.A.
103–104. Palais de justice, Québec, 29 mars 1804; Joseph Bouchette, A.G.
106–107. Cathédrale anglaise et palais de justice, Québec.
122–123. Portion de la propriété de l'ancienne prison de Québec, 4 mai 1882.
125. Canal des Cascades. Ordre au colonel By d'ôter 100 pieds de chaque côté du canal, où une réserve de 200 pieds de profondeur sur 200 de longueur doit être prise pour une caserne et un corps-de-garde —(mesure française partout). Par ordre de J. H. Craig, gouverneur. (Plan annexé à l'ordre). 14 octobre 1808.
127–128–129. Rapport du colonel By, avec description de la propriété appartenant au gouvernement sur le canal des Cascades.

PAGE

144-5-6-7. Quai de l'ancien bureau de douane, Québec.

163. Partie de l'ancienne prison de Québec.

230. Ordre du gouverneur J. H. Craig au colonel By (le même qu'à page 125) d'arpenter le canal des Cascades suivant le plan annexé au dit ordre; 14 octobre 1808.

231. Plan du canal des Cascades.

232. Rapport du colonel By sur le canal des Cascades.

285. Ordre d'établir des méridiens astronomiques, N.E. et S.O., N.O. et S.E., par George Pownall, gardien des archives.

266. Plan d'un lot à Trois-Rivières, coin des rues Notre-Dame et Lottenville.

REGISTRE B.

22. Plan du terrain concédé pour l'hôpital de la marine, Québec, en date du 21 mars 1832; J. Bouchette, A.G.A.

23. Procès-verbal, terrain concédé pour l'hôpital de la marine, Québec, do

27. Description et plan du terrain de l'hôpital de la marine, Québec.

30-31. Description et plan du terrain du gouvernement à Sorel.

53-54. Plan et description du quai de la Reine au quai de Woolsey, Québec.

62-63. Plan et description du quai de l'ancien bureau de douane, Québec.

72. Description du terrain concédé, au comité de l'artillerie, Québec: partie de réserve de la couronne, lot n° 8; 1er rang du township de Grenville, 13 acres, 1 rood, 31 perches, mesure anglaise. *Voir* livre de descriptions E, folio 60, pour la description du terrain concédé à l'artillerie dans Grenville le 27 août 1844. Aussi concession de l'île de la Chute à Blondeau.

100-1-6-7. Procès-verbal, lot de grève, John Bonner. Lettres patentes 7 juillet 1837.

138-9. Procès-verbal et plan, Mont Louis, 30 mars 1839.

168-9. Blockhaus, Little Falls, rivière Madawaska.

170. Plan, hôpital de la marine, Québec.

176-7. Procès-verbal et plan de la commune de Montréal, par André Trudeau, A.P., juillet 1831, indiquant l'entrée du canal Lachine.

186-7-8-9. Copie du procès-verbal original d'arpentage du canal de Grenville par Anthony Swalwell, A.P., avec plan indiquant le terrain occupé et pris à chaque propriétaire depuis Greece's Point jusqu'à la tête du canal. Echelle, 5 chaînes au pouce. Daté le 30 octobre 1843.

N.B.—Le procès-verbal original est chez M. Bouchette, au département des terres de la couronne, et le plan est dans la chambre du baron, dans un tiroir. (Chambre du baron ou chambre du jeune Bouchette.)

G. F. B.

190-7. Arrêté du conseil à l'effet de prendre possession de terrains nécessaires à des fins militaires, 3 août 1844, pour le canal de Grenville. Les terrains pris et nécessaires sont indiqués sur le plan du 30 octobre 1843.

204-5. Plan et procès-verbal, terrain, John Bonner, sur la Grande Allée, 16 juin 1845. (On m'informe qu'il serait possible de se procurer le plan des plaines d'Abraham, du révérend M. Lemoine, chapelain du couvent des Ursulines, Québec.)

216-7. Plan et procès-verbal, seigneurie du Grand Etang concédée par le roi de France le 20 septembre 1697. Variation 23° 45′ O. en apparence en 1843.

G. F. B.

REGISTRE C.—Examiné le 1er décembre 1869.

3-4. Procès-verbal et plan de terrain concédé à T. C. Lee, à La Vacherie.

87. Procès-verbal et plan de terrain concédé à la corporation de la cité de Québec pour rues à la Pointe aux Lièvres (Hare Point); janvier 1858; Joseph Bouchette.

Seconde partie du volume.

Page 18 après 236. Plan et procès-verval du terrain concédé à la fabrique de Saint-Roch, à La Vacherie.

N.B.—La plus grande partie du registre C contient des lots de grève.

REGISTRE D.—Examiné en entier le 2 décembre 1869.

Ce volume contient surtout des plans et descriptions de lots de grève dans le district de Québec ainsi qu'en descendant jusqu'à la Baie des Chaleurs.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les registres A B C étaient, le 1er décembre 1869, confiés à la garde de P. L. Morin, dans le bureau du Cadastre, à l'hôtel Saint-George, actuellement la propriété de MM. Côté et Cauchon, vis-à-vis la Place d'Armes, Québec.

Le registre D se trouvait, le 2 décembre 1869, dans le bureau de Joseph Bouchette, écr, arpenteur général adjoint, à Kent House, rue Saint-Louis.

G. F. B.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE, KENT HOUSE, QUEBEC.

LISTE DES PLANS choisis le 2 décembre 1869 et ayant principalement trait aux propriétés des Jésuites—autrefois confiés à la garde de M. Judah et maintenant confiés à celle de M. McKeddy, au troisième étage du département des terres de la couronne.

PLANS SE TROUVANT DANS UN TIROIR, AU BUREAU DE M. MCKEDDY.

Page 20 de l'index.—N° 7. Chenal de la rivière Saint-Charles, par Dunlevie.
N° 8-9. Terrain affecté à l'usage du moulin banal, à Laprairie, et plan de la bâtisse.

Page 40 de l'index. Domaine de la Couronne et divers.
N° 13. Plans de Trois-Rivières.
N° 16. Plan de Montréal, par le génie royal, avant 1844.
N° 29. Plan du port de Québec, par Wallace, 1861.
N° 33. Plan des propriétés des Jésuites, Bas-Canada, 1790.

NOTE.—Les plans, etc., nos 34 à 61, ont été envoyés au bureau du cadastre, à Québec, le 28 mai 1869. Il s'en trouve un parmi eux qui indique l'emplacement de l'église des Jésuites, à Québec.

Aussi les plans de La Vacherie et de la Pointe au Lièvre, etc., de 1821 à 1847, savoir :—

1.—Plan de la Pointe aux Lièvres par Larue, 1829.
2.—Plan de la Pointe aux Lièvres, par Joseph Hamel, 1874, divisée en emplacements de chantiers de construction navale.
3.—Plan de Québec, 1734, confié à la garde de P. L. Morin.
4.—Plan de La Vacherie, 1821, par Sax.

G. F. B.

LIVRE N° 3.

Plans des propriétés des Jésuites. Vue de l'église, de la maison, de la chapelle, etc., des Jésuites à Montréal—8 septembre 1788—par Ls. Guy, arpenteur adjoint.

Fragment de plan de Québec ; terrains concédés par les Pères Jésuites. Par Franquet, 6 août 1753.

Plan de la Pointe-aux-Lièvres, par Vondelvelden.

Livre n° 2.—(Deux livres portant le même numéro.)

Ces livres contiennent un résumé général des titres aux propriétés de l'ancien ordre des Jésuites. Parmi les titres se trouve une concession de La Vacherie aux Pères Jésuites. Ratifiée le 15 janvier 1637.

LISTE des plans, procès-verbaux et titres, etc., confiés à la garde de M. McKeddy. Ces documents sont dans des différentes boîtes vertes fermées à la clef, dont les dimensions sont d'environ 24 " x 12 " x 12 ' et dont le dit M. McKeddy a les clefs.

BOITE.—PROPRIÉTÉS DES JÉSUITES, VILLE DE QUÉBEC, ETC.

Procès-verbal du terrain entre les Ursulines et les Jésuites, 19 juillet 1698.
Procès-verbal du terrain derrière l'enclos des Jésuites, 15 juillet 1667.
Titre accordé pour l'emplacement du collège des Jésuites et de leur église par la compagnie de la Nouvelle-France, le 18 mars 1637. Sur parchemin, enregistré.
Liste des titres des Jésuites pour leurs acquisitions de terrains, pour collège, etc.
Permission de fortifier la maison des Pères Jésuites, par M. de Lauzon, 10 août 1653.
Concession à la Fabrique de Québec, de 140 perches de terres adjoignant l'église paroissiale, le 5 mai 1652.
Cession par Couillard aux Pères Jésuites (1 paquet de titres, etc., avec Cotte).
Explication de ce qui s'est fait pour l'emplacement de l'église des Jésuites, 1666.
Plan d'une partie de Québec, avec la vieille prison de Québec, par Samuel Holland, 18 mars, 1786.
Plan figuratif du terrain des Jésuites à Québec.
Copie du plan de la Censive de la paroisse de Québec (non exacte).
Plan du terrain des Jésuites à Québec, 1663-4-5-6-7.
Petit plan du terrain derrière l'enclos des Jésuites.
Terrain des Dames Ursulines.
Emplacements de messieurs Boutteville et Louvigny vis-à-vis de la paroisse.
Dédicace de l'église des Jésuites, le 23 août 1676.
Pierre angulaire de l'église des Jésuites, par M. de Courcelles, en 1666.
Terrain accordé pour l'emplacement de l'église des Jésuites, le 8 mai 1866, y compris 11 pieds de terrain extra, en largeur, accordé par l'évêque de Pétrée. Donation par M. de Tracy, 21 avril 1666.

REMARQUE.—Les titres et plans ci-dessus sont attachés ensemble dans la boîte verte.

BOITE.—PROPRIÉTÉS DES JÉSUITES, LA VACHERIE.

20 novembre 1658. ———Concession par le chevalier d'Argenson à Simon Denis.
10 juillet 1667. ———Donation par Simon Denis à l'hôpital général des terrains près de la Vacherie.
29 août 1677. ———Echange entre les R. P. Jésuites et l'hôpital-général, etc., (*Voir* l'index indiquant les diverses pièces dans cette boîte).

OBSERVATIONS.—Le 4 décembre 1869, M. Rosa et moi-même avons examiné les documents, etc., se trouvant dans les deux boîtes n° 1 et 2, relatifs aux seigneuries qui appartenaient autrefois à l'ordre des Jésuites à Notre-Dame des Anges, mais nous na vons rien trouvé qui pût être utile pour à présent. Nous n'avons pas jugé nécessaire d'examiner les documents des seigneuries Bélair et Saint-Gabriel, autrefois la propriété des Jésuites.

G. F. B.

DOCUMENTS confiés à la garde de Joseph Bouchette, écr.; dépar-ment des terres de la Couronne, Kent House, Québec.

Dans 1128. Procès-verbal original des terrains appartenant au gouvernement, sur la ligne du canal de Grenville, etc., par Anthony Swallwell, A. P. A., 1844. (*Voir* case F. G.)

Dans 3,442. A. Procès-verbal et plan d'arpentage du terrain de l'artillerie faisant partie de la réserve de la Couronne, lot n° 8, 1er rang de Grenville, 1844.

Village de Grenville, sur la réserve de la couronne, n° 8, 1er rang, township de Grenville.

Lettre de Joseph Bouchette donnant la variation de l'aiguille aimantée.

ARPENTAGES DE TOWNSHIPS DU CHEMIN DE MÉTAPÉDIAC.

Dans la chambre voisine de celle de M. Bouchette.

Humqui	mesuré par	Roy,	A.P.A.	
Assametquagan.....	"	Legendre,	"	1862.
Matalik.....	"	L. S. Grondin,	"	1869.
Cabot	"	Fortin,	"	1852.
"	"	Bradley,	"	1863.
Causapscal.....	"	Legendre,	"	1862.
"	"	D'Auteuil,	"	1867.
Nemtayer	"	Poudrier,	"	1869.
Awantjish	"	Thos. Breen,	"	1869.
Lepage.....	"	D'Auteuil,	"	1867.
Ristigouche.....	"	W. McDonald,	"	1840.
Milnikek (non achevé)...	"	Morrison,	"	1869.
Métapédiac.....	"	Legendre,	"	1859-1867-8.
Seigneurie du Lac Métapédiac.....	"	D'Auteuil	"	1869.

Les arpentages de townships le long du chemin de Témiscouata et du chemin de Gaspé et du Saint-Laurent, depuis Sainte-Anne des Monts jusqu'à la grande rivière au Renard, devraient aussi être copiés, si on en a le temps. On peut se les procurer au département des terres de la couronne à Québec.

Tiroir des plans de canaux, dans la chambre de M. Bouchette, jeune.

Plan n° 19.—Indiquant les terrains pris de chaque lot, sur la ligne du canal de Grenville, depuis Greece's Point jusqu'à la tête du canal. Echelle, 5 chaînes au pouce. Par Anthony Swallwell, A. P. A., Carillon; 30 octobre 1843. Variation, 7° 45' O.

Plan indiquant id. id., canal de Carillon. Echelle, 5 chaînes au pouce. Par A. Swallwell, 2 novembre 1844. Variation, 8° 55' O.

Plan indiquant id. id., canal de la Chute à Blondeau. Echelle, 1 chaîne au pouce. Par A. Swallwell. Variation, 8° 55' O. Septembre 1843, au village de Carillon.

Plan n° 19.—Ancien canal Lachine projeté. Par John Adams, sous la direction de Thomas Burnett, I.C., 1820.

Plan n° 19.—Profil de la rivière Richelieu, depuis Saint-Jean jusqu'à Chambly, par Alex. Stevenson, daté à Chambly, 30 janvier 1816. Aussi, plan du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu en double.

Vu que le 8 décembre 1869, aucun des plans suivants n'avait encore été trouvé au département des terres de la Couronne, ni à l'université Laval, demande en a été faite au bureau de M. P. Gauvreau, à Québec, savoir:—

Plan horizontal—Ancien bureau de poste, Québec.
" Propriété Sewell, Québec. Plan au département des travaux publics, à Ottawa.
" Ancien palais de Justice. On pourra probablement se procurer l'ancien plan au bureau du protonotaire.

Plan horizontal, Spencer Wood, chemin de Saint-Louis, Québec. Plan au département des Travaux publics, Ottawa.
" chambre d'Assemblée, Québec. Probablement à l'évêché.
" nouveau bureau de la douane, Québec. Plan au département des travaux publics, Ottawa.
" propriété Bonner, prison neuve, Québec.
" ancien bureau de la douane, Québec.
" ancienne prison, Québec.
" vieux château Saint-Louis, Québec.
" jardin du Monument, Québec.
" hôpital de la marine, Québec. Plan probablement à Ottawa.
" prison et palais de justice Bas-Canada. Un crédit doit être demandé à cette session-ci (1869), au gouvernement de Québec, pour lever le plan du terrain appartenant à chacun des palais de justice et prisons du district du Bas-Canada.
" Propriété des commissaires du port, Québec. On peut se procurer une copie de ce plan en s'adressant à J. B. Martel, secrétaire des commissaires du port, basse-ville, Québec.

N.B.—M. P. Gauvreau, architecte du gouvernement local, Québec, a promis de fournir copie des plans des propriétés des prisons et palais de justice du Bas-Canada, lorsqu'ils seront achetés, si on en a besoin, et il donnera à M. Rosa tous les renseignements qu'il pourra concernant les plans des propriétés du gouvernement, etc.

G. F. B.

Il serait à propos de demander à la bibliothèque du parlement, à Ottawa, un livre bleu contenant les "Titres et Documents relatifs à la tenure seigneuriale," imprimé par Fréchette pour l'Assemblée législative, en 1851, avant la confédération,

Aussi le "Catalogue des ouvrages sur l'Amérique." Index général, 1858. Bibliothèque du parlement, Ottawa, Canada.

Aussi "Plans et ouvrage de Franquet, à la bibliothèque fédérale du Canada, Ottawa."

Aussi "Les Monuments de la géographie ou Recueil d'anciennes cartes européennes et orientales, etc., etc.," par M. Jomard, membre de l'Institut de France, à Paris, chez MM. Duprat, libraire de l'Institut et de la bibliothèque impériale, rue du Cloître, Stain-Benoit, n° 7.

"La seconde partie en un volume de format in-quarto, qui sera publié séparément, contiendra les recherches et un texte explicatif, mis en ordre, complété ou suppléé, par M. D'Avezag."

Aussi "Champlain" publié au séminaire de Québec, sous la direction du rév. M. Laverdière, professeur d'histoire à l'université Laval, Québec.

Québec, 9 décembre 1869. G. F. BAILLAIRGÉ.

LISTE DES PLANS COPIÉS.

Plans de Québec.

Sur toile à calquer 1.—Plan de Québec en 1660.
" 2.— " " 1664.
" 3.—Plan et portion du fief et de la seigneurie appartenant aux révérends messieurs du séminaire des Missions Etrangères, dans la cité de Québec, 1804.

Sur papier à dessiner et sur toile à calquer. } Plan (cadastral) des propriétés sur lesquelles les édifices du parlement provincial, le bureau de poste, et la maison appartenant à l'hon. H. Black sont construits, avec copie.

Sur papier à dessiner.—Plan de la cité de Québec, par P. L. Morin, 1854.

Sur toile à calquer.—Plan des environs de l'édifice du parlement, Québec.
" Edifice du parlement—dessin de la façade, orthographie externe et plan du terrain.

Sur toile à calquer.—Edifice du parlement—rez-de-chaussée, premier et second étages. Québec, 1870.
" Plan du séminaire de Québec en 1714.
" Cour de l'évêché, 1786.
" Plan du bureau de poste de Québec.
" Plan du terrain affecté à l'église métropolitaine et au palais de justice en 1826.
" Sewell House et dépendances, 1856.
" Fort Saint-Louis, appelé le Château, 1779.
" Esquisse du terrain autrefois occupé par les Jésuites, 1844.
" Plan de Spencer Wood (plan horizontal), 1870.
" " " Henry Atkinson, 1870.
" " " " plan vertical, 1870.
" Spencer Wood (plan de l'anse), 1854.
Sur papier à dessiner.—Ile de Montréal, 1721.
Sur toile à calquer.— " "
" Carte d'une portion de l'île de Montréal, 1733.
" Fortifications de Montréal, etc.
" Ville-Marie, sur l'île de Montréal, 1680.
" Plan de la commune de Montréal, 1831.
" Plan du canal projeté entre Lachine et Montréal, 1750.
" Plan du canal projeté entre Lachine et Montréal, 1820.
" Plan des nouvelles écluses et du nouveau canal aux Cascades, 1808.
" Plan d'un certain lot de terre, n° 15, dans le village de Grenville.
" Plan de partie du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, 1816.

QUÉBEC, 16 mai 1872.

MONSIEUR,—Conformément à la demande qui m'en a été faite, je vous transmets, pour l'usage de M. Page, l'ingénieur en chef de votre département, copie des plans, procès-verbaux, etc., concernant les canaux de Grenville, de Carillon et de la Chute à Blondeau.

Vous recevrez ci-inclus les procès-verbaux, etc., mais je vous enverrai les plans par l'express.

Les plans que vous recevrez par l'express sont les suivants :—

1er plan.—Projet de lots de village, lot n° 8, 1er rang du township de Grenville. Echelle de 200 pieds au pouce. Signé par J. Bouchette.

2e plan.—Plan de la réserve de la couronne, lot n° 8, dans le 1er rang de Grenville. Echelle de 5 chaînes au pouce. Signé par Anthony Swallwell, arpenteur provincial adjoint.

3e plan.—Plan indiquant le terrain pris et occupé sur chaque lot ou propriété pour l'usage du canal de Grenville, entre Greece's Point, dans le township de Chatham, et la tête du canal, dans le township de Grenville. Signé par Anthony Swallwell, A.P.A. Daté à Carillon, le 30 octobre 1843.

4e plan.—Plan indiquant les limites des terres de l'artillerie à la section de la Chute à Blondeau des canaux de l'Ottawa, situées dans le township de Chatham, district de Montréal, Canada-Est, et telles qu'arpentées par Anthony Swallwell, A.P.A. 2 novembre 1844.

5e plan.—Plan indiquant les limites des terres de l'artillerie à la section de Carillon des canaux de l'Ottawa, situées dans la seigneurie d'Argenteuil et le township de Chatham, dans le district de Montréal, Canada-Est, et telles qu'arpentées par Anthony Swallwell, A.P.A. 2 novembre 1844.

A la demande de M. Page, j'ai adressé copie des plans et procès-verbaux ci-dessus à M. J. G. Sippell, au bureau du canal de Lachine, Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA.

F. BRAUN, écr., secrétaire du département des Travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No 39.

TABLEAU

DES

OUVRAGES DONNÉS A L'ENTREPRISE

PAR LE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

DEPUIS LE

1er JUILLET 1867 JUSQU'AU 1er DÉCEMBRE 1882.

(A L'EXCLUSION DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.)

COMPILÉ PAR

A. GOBEIL.

ANNEXE No 39.

N° 36,025.

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le département des Travaux publics, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 1er décembre 1882.

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
Dragueurs.			$ cts.
Cure-môle, N.B.	Pounds Manufacturing Co.	10 nov. 1869	7,000 00
Bateaux et pontons à draguer, N.B.	Clark et Stackhouse	1er fév. 1870	5,931 00
Dragueur du gouv. féd., N.B.—Modificat.	G. Fleming et fils	3 juin 1871	222 00
Réparation d'un dragueur, à Sarnia, Ont.	Cie de const. de nav. de Sarnia.	16 déc. 1873	9,350 00
Construction d'un dragueur à Godets, N.E.	Wm. Simmons et Cie	1er mai 1873	95,452 00
Construction de 4 pontons, N.B.	D. et A. Campbell	12 avril 1882	2,936 00
do do	H. J. Olive	10 juin 1882	9,000 00
Bacs, Victoria, C.B.	G. G. Walker	11 janv. 1873	2,000 00

PORTS ET RIVIÈRES.

ONTARIO.			
Bayfield—Construction de jetées et dragage	J. S. McEwan et Cie	24 déc. 1874	50,690 00
Baie de Quinté—Dragage	C. Daly	9 déc. 1873	4.95 p. hr.
Chantry, Ile de—Construction d'un brise-lames	Reed et Walker	31 janv. 1871	78,157 00
do do do	A. Lindsay	11 nov. 1873	114,452 00
Cobourg—Construction d'une jetée	Row et Koyl	16 sept. 1874	87,286 00
do Prolong. de la jetée de l'ouest	J. Harvey	1er déc. 1880	8,989 00
do do do l'est	J. Waddell	2 sept 1881	7,700 00
Collingwood—Construct. d'un brise-lames.	C. W. Moberly	10 oct. 1873	52,657 00
do Dragage	J. D. Silcox	19 juin 1880	7,654 00
do do	W. Pearse	14 août 1878	6.35 p. hr.
do Construct. d'un brise-lames.	J. D. Silcox	9 do 1882	26,950 00
Darlington—Amélioration du port	C. Daly	28 do 1875	4,562 00
Goderich do do	Harvey et Korman	31 janv. 1871	158,768 00
do do do	D. Moore et Cie	15 avril 1874	212,540 00
do Dragage	Canan et Conlon	16 do 1880	1,330 00
do Pilotage de protection dans le port	Geo. Graham	6 fév. 1882	8,395 00
	P. S. McLaren	2 juillet 1874	1,975 00
Inverhuron—Réparations des ouvrages	W. Hall	20 sept. 1871	4,455 00
Kincardine—Prolongement des jetées	J. H. Johnston	23 oct. 1873	6,709 00
do Construction d'une jetée	McLaren et Walker	8 sept. 1875	8,085 00
do Prolongement d'une jetée	do	15 oct. 1875	2,200 00
do Amélioration du port	do	23 août 1877	11,469 00
do Construction d'une jetée	Canan et Conlon	26 nov. 1879	6,092 12
do Dragage			
do Travaux de protection à l'entrée du port	Rookledge et McLaren	16 do 1881	5,490 00
	John S. Tolton	30 mars 1874	20,297 00
Meaford—Prolong. de la jetée et dragage	W. Pearse	14 août 1878	6.35 p. hr.
do Dragage	Robert Reed	11 nov. 1882	9,999 00
do Réparations de la jetée			
Pointe à Michel, île Manitouline—Phare	R. A. Lyon et Cie	16 août 1869	195 00
Rivière Napanee—Dragage de la	C. Daly	23 juillet 1875	12,500 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départ. des Trav. pub., etc.—*Suite.*

PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant. de l'entreprise.
ONTARIO—*Suite.*			cts.
Owen-Sound—Dragage du port	Ch. f. de Toronto, Grey et Bruce	12 août 1873.	2,656 00
do do	T. M. Hubbell	26 mai 1875.	7,282 00
do do	W. Pearse	14 août 1878.	6.35 p. hr.
do do	Canan et Conlon	26 nov. 1879.	1,795 44
do Trav. de prot. dans le port	P. Larkin	15 janv. 1881.	28,985 00
Pickering—Dragage et construction d'une jetée	J. A. Munson	20 octob. 1878.	3,919 50
Picton—Dragage	C. Daly	7 août 1874.	5,792 00
Port-Burwell—Dragage	J. Castleman	26 mai 1876.	7,500 00
Port-Colborne—Amélioration du port	Geo. Neilson et Cie	26 déc. 1871.	101,677 00
Port-Elgin—Construction d'un brise-lames	Sutton et McKnight	17 nov. 1881.	17,795 00
Port-Hope do de jetées et dragage	C. W. Moberly et Cie	4 déc. 1874.	18,567 00
do do d'un brise-lames	McNeely et Walters	19 octob. 1882.	11,261 65
Port-Maitland—Réparations de la jetée	A. McDonald	26 août 1870.	14,986 00
Port-Stanley—Addition à la jetée	J. Ellison et fils	3 juillet 1875.	6,707 00
Presqu'Ile—Amélioration du phare	A. E. Munson	7 déc. 1871.	16,200 00
Rondeau—Amélioration des ports et des jetées	John Brown	26 janv. 1871.	120,741 00
do Ouvrage de prot. en pilotis, etc.	F. B. McNamee et Cie	11 nov. 1880.	13,000 00
Rivière Saugeen—Amélioration de la	Wm. Hall	9 sept. 1870.	2,500 00
Shannonville—Dragage	C. Daly	22 octob. 1874.	2,831 00
Rivière Thames—Dragage de la	John Brown	24 do 1870.	4 800 00
do do	Wilcox, Stock et Cie	15 janv. 1875.	3,007 00
Thornbury—Amélioration du port, etc	Robert Reed	15 nov. 1881.	13,900 00
Baie du Tonnerre—Dragage	Hunter, Morse et Cie	3 août 1876.	5,999 00
Toronto do	Hunter et Murray	3 do 1876.	17,700 00
do do	Jas. Murray	11 do 1880.	11 cts p v.c.
Toronto—Amélioration du port, contrat A.	Cooke et Jones	18 do 1882.	101,822 50
do do do B.	do	do do .	101,563 00
Rivière Trent—Construction d'une maison d'habitation	A. Brough	20 avril 1872.	360 00
Wiarton—Construct. de docks et de quais.	D. Porter	26 sept. 1882.	42,500 00
QUÉBEC.			
Baie Saint-Paul—Construction d'une jetée.	A. Gagnon	6 nov. 1873.	7,316 00
Berthier (en bas)—Portes pour phare	D. Bernier	1er août 1870.	235 00
do Bois pour jetée	Archer et Cie	Août 1877.	702 50
Cap à l'Aigle—Construction d'une jetée	Tremblay, Savard *et al.*	13 déc. 1880.	3,000 00
Chicoutimi— do	H. Dufour	28 octob. 1873.	2,713 00
do do	do	5 mars 1873.	3,400 00
do Achèvement d'une jetée	W. Warren	Décemb. 1874.	1,819 00
Coteau-Landing—Construction d'un quai d'amarrage	P. B. Coutlée	6 octob. 1870.	3,161 00
do Prolong. de do	F. B. McNamee	9 février 1872.	7,249 00
Eboulements—Construction d'un phare		18 juin 1870.	300 00
do Réparations de la jetée	Raymond Tremblay	20 juin 1870.	1,813 00
Rivière Gatineau—Dragage	John Heney	14 octob. 1872.	12,577 00
do do	do	14 do 1873.	30,183 00
do do	do	12 do 1874.	4,059 00
Grosse-Ile—Construction d'une jetée	A. Mathieu	7 août 1871.	3,800 00
do Réparations à la jetée	J. C. Richard	7 sept. 1875.	6,001 00
Ile aux Coudres—Construction d'une jetée.	H. Pednaud *et al*	14 déc. 1880.	4,000 00
Ile aux Grues—Addition à la jetée	Langlois et Aikman	2 nov. 1881.	10,500 00
L'Islet—Portes pour phare	P. Plourde	4 août 1870.	260 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départ. des Trav. pub., etc.—*Suite.*

PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
QUÉBEC—*Suite.*			$ cts.
L'Islet—Fourniture de bois pour jetée	Archer et Cie	Août 1877.	2,107 50
Malbaie—Construction d'un phare	Jos. Lavoie	25 mai 1870.	300 00
Nicolet—Pilotis de défense, etc	R. P. Cooke	25 octob. 1881.	67,350 00
Pointe-à-Pic—Réparations de la jetée	H. Brassard	20 juin 1870.	991 00
Pointe-aux-Orignaux—Portes pour le phare	Geo. Levêque	3 août 1870.	290 00
Pointe-Saint-Laurent—Const. d'un do	S. Peters	8 octob. 1867.	11,990 00
Rivière Richelieu—Entret. des bouées, etc.	J. U. Francœur	16 mai 1880.	393 75
Rimouski—Réparations de la jetée	J. Lepage	18 octob. 1870.	927 00
do Prolongement do	Cross et Dwyer	21 sept. 1876.	17,000 00
Rivière-du-Loup—Portes, etc., pour le phare	A. G. Côté	2 août 1870.	295 00
Fleuve Saint-Laurent, près de Québec—Construction d'un bateau de levage	Martineau et Gingras	29 octob. 1874.	1,850 00
Rivière Saint-Maurice—Const. d'une digue	O. Z. Hamel	9 sept. 1872.	13,143 00
do do de 2 jetées	T. E. Normand	15 nov. 1881.	2,800 00
Yamaska—Ecluse et barrage à l'Ile à Cardin	Breckon, Gaherty et Davis	27 août 1881.	32,229 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.			
Beacon Block—Construction d'un phare	J. McLachlan	1er avril 1868.	3,100 00
Clifton—Prolongement du brise-lames	Reed, Stevenson et Cie	14 fév. 1878.	9,000 00
Cocagne—Construction d'un quai	Smith et Nickerson	28 octob. 1881.	2,828 28
Dipper Harbor— do	Clark et Stackhouse	20 sept. 1873.	19,950 00
Anse aux harengs— do	W. H. Duffy et Cie	3 mai 1873.	12,800 00
Ile Jourimain—Construction d'un phare	John Duffy	8 octob. 1869.	2,974 00
Machias Seal—Construction do	Clark et Stackhouse	6 sept. 1869.	2,450 00
Battures d'Oromocto—Construction d'un barrage	J. E. Simmons	18 sept. 1877.	9,700 00
do Prolong. do	Mersereau et Wood	28 octob. 1879.	2,200 00
Ile-aux-Perdrix—Construction d'un quai	Clark et Stackhouse	10 sept. 1871.	3,500 00
Pointe-du-Chêne, Shédiac—Construct. d'un brise-lames	A. Wilson	4 mars 1875.	13,682 00
do Prolongement do	W. Taylor	21 sept. 1880.	11,675 00
do Réparations do	Nickerson et Smith	13 sept. 1879.	2,992 00
Quaco—Construction d'un brise-lames	Clark et Stackhouse	26 mars 1872.	15,990 00
do do do	D. W. Clark et Cie	28 janv. 1882.	13,490 00
Richibouctou— do do	S. S. Mayes	17 fév. 1873.	8,000 00
do Prolong. du do	T. McManus et fils	28 déc. 1874.	19,339 00
Baie du Rocher—Bloc ext. à do	S. Martin	5 octob. 1878.	2,390 00
Saint-André—Bloc et balise	A. Fisher	9 déc. 1881.	1,600 00
Saint-Jean, Pointe du Nègre—Const. d'un brise-lames.	J. Duffy et Cie	31 octob. 1874.	224,940 00
do Réparations du do	Steeves, Duffy et Steeves	17 nov. 1881.	96,400 00
Goulet de Shippagan—Amélioration du	W. Faye	27 octob. 1875.	18,700 00
Havre do Prol. du brise-lames	D. A. McDonald	8 déc. 1877.	9,964 00
Stoney-Creek—Construct d'un do	Duffy, Steeves, Shaw et Cie	25 nov. 1872.	10,450 00
NOUVELLE-ECOSSE.			
Bayfield—Construction d'un brise-lames	J. W. McKenzie	12 août 1878.	4,439 00
Pointe du Rocher-Noir—Construction d'un phare	R. Purves	20 juillet 1877.	1,750 00
Brooklyn—Construction d'un brise-lames	Parker et Parker	8 déc. 1871.	20,750 00
do Addition au do	Gardner, McLeod et McLeod	6 sept. 1873.	26,750 00
do do do do	N. R. Freeman	31 octob. 1881.	8,850 00
Cap Sainte-Marie — Construction d'un phare	Dexter et Robichau	26 juin 1867.	2,800 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départem. des trav. pub., etc.—*Suite.*

PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*			$ cts.
Ile Cariboo—Construction d'un phare.....	R. Purves.....	20 juillet 1867.	1,450 00
Baie aux Vaches—Répar. au brise-lames....	Archibald et Cie.....	14 mai 1875.	47,640 00
Digby—Réparations de la jetée.....	N. R. et Z Freeman.....	14 juin 1879.	1,944 00
do Reconstruction de la jetée.....	G. S Mayes.....	8 nov. 1882.	3,708 00
Hampton—Construction d'un brise-lames.	T. R. Brooks.....	29 juillet 1878.	3,000 00
Baie Jordan— do do ...	Sutherland et Cochrane.....	7 janv. 1875.	21,700 00
do do do ...	N. R. Freeman.....	31 oct. 1882.	4,650 00
L'Ardoise—Construction d'un brise-lames.	H. McDonald.....	8 fév. 1876.	8,500 00
Ile Little Hope— do	Grant, Sutherland et Cie.....	24 janv. 1871.	5,892 00
do do	S. B. Cochrane et Cie.....	1er mars 1872.	11,919 00
Anse de McNair— do	M. G. McLeod et Cie.....	11 avril 1872.	14,822 00
do Addition au brise-lames...	Beaton et McDonald.....	18 août 1877.	3,945 00
Mabou—Amélioration du havre.....	Thos. Evans.....	25 nov. 1871.	26,203 00
do Digue et caissons.....	L. J. McKean.....	22 juillet 1875.	5,595 00
Main-à-Dieu—Construction d'un brise-lames	Beaton et McDonald.....	11 fév. 1881.	9,874 00
Merigomish— do d'un quai.....	J. Cameron.....	18 janv. 1881.	887 00
Anse Meteghan—Prolong. du brise-lames..	J. Babin.....	22 oct. 1880.	1,950 00
Ile de Moser—Construction d'un phare.....	Murphy et Lawlor	20 juin 1867.	1,230 00
Pointe-du-Chêne— do d'un br.-lames	W. Wickwire.....	25 mars 1875.	16,320 00
Pointe-à-Peggy— do d'un phare.....	Murphy et Lawlor.....	20 juin 1867.	1,690 00
Ile Pomket— do do	E. G. Randall.....	20 juillet 1867.	898 00
Pudding-Pan—Réparations du brise-lames.	Zoeth Freeman.....	19 sept. 1878.	5,495 00
Somerville—Construction d'un brise-lames	N. R. Freeman.....	18 do 1878.	4,444 00
Ingonish-Sud—Caissons et dragage.....	F. W. McKenzie.....	22 juillet 1873.	78,208 00
do do	Ross et McKay.....	10 avril 1874.	78,208 00
Arichat-Ouest—Travaux d'amélioration.....	Beaton et McDonald.....	8 fév. 1879.	8,945 00
Yarmouth—Construction de caissons.....	R. Churchill.....	12 do 1873.	9,000 00
ILE DU PRINCE-EDOUARD.			
Grande Miminigash—Travaux sur la.....	L Perry.....	31 mars 1879.	3,670 00
Anse de Campbell—Prolong. du br.-lames	McDonald et McLean.....	4 janv. 1882.	9,450 00
Malpèque—Construction d'un brise-lames.	P. Doyle	9 do 1878.	12,575 00
New-London— do do ...	G. et H. McKay.....	16 déc 1874.	3,800 00
do Prolongement du do	G. McKay	20 sept. 1879.	1,550 00
Rustico—Construction de deux brise-lames	P. Doyle.....	28 déc. 1881.	16,675 00
Baie Saint-Pierre—Construction d'un brise-lames.....	J. Mullally et Cie	16 oct. 1877.	3,477 00
do Réparat. du brise-lames...	P. McArty.....	26 janv. 1881.	1,795 00
Souris, est— do do ...	A. Wilson.....	22 sept. 1875.	67,000 00
do Reconstruct. du do ...	J. E. Poole.....	22 janv. 1879.	22,750 00
do Réparations du do ...	Mullally et Sinnott.....	26 do 1881.	3,699 00
Tignish— do do ...	D. G. McDonald.....	26 do 1875.	8,245 00
do Travaux d'amélioration.....	Arsenault et Perry.....	30 déc. 1881.	6,990 00
Iles Wood—Construction d'un brise-lames.....	J. M. Stewart.....	3 août 1878.	2,998 00
do Prolongem. du brise-lames	S. Hume.....	24 janv. 1881.	1,200 00
COLOMBIE-BRITANNIQUE.			
Riv. Cowichan—Enlèv. de pilotis en dérive.	J. Nicholson.....	28 juin 1878.	1,345 00
Rivière Fraser—Enlèvement de roches.....	Thos. Spence.....	3 déc. 1872.	5,500 00
Port de Victoria—Amélioration du	do	12 avril 1875.	11,950 00
do Enlèv. du roc. du Castor	.....	.....	.....

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départ. des Trav. pub., etc.—*Sutie.*

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
ONTARIO.			cts.
Brantford, b.de poste, etc.—Construction...	A. J. Brown	17 oct. 1878.	16,985 00
do do Arrang. intér.	John Graham	16 fév. 1880.	1,250 00
do do Appareil de chauffage	W. L. Appley	26 juin 1880.	2,350 00
Belleville do Construction du	Northcott et Alford	5 nov. 1881.	30,675 50
Chatham do do ...	J. E. Askwith	20 sept. 1882.	27,640 00
Cornwall do do ...	Gordon et Ross	28 juillet 1882.	27,698 63
Guelph do do ...	Dobbie et Grierson	21 do 1876.	18,641 00
Hamilton, anc. bur. de poste—Excavation et maçonnerie.	Jas. Webster	5 déc. 1873.	3,569 00
do Charpenterie.....	P. Brass	16 do 1873.	1,944 00
do Toit et bâtiments extérieurs	Brass, North et Freeborn	27 juillet 1874.	3,034 00
do Arrangem. intér.	E. Van Allen	19 avril 1881.	950 00
Hamilton, nouv.bur.de poste—Construction	Van Allen, Brown et Love	15 août 1882.	232,000 00
Kingston, baraq. des immig.— do ...	T. Overend	8 do 1871.	3,700 00
do Collège militaire do ...	John Cunningham	19 oct. 1875.	9,493 00
do do App. de chauffage.	Matheson, Young et Cie.	23 nov. 1877.	6,500 00
do do Bâtiments additionnels	W. Irving	21 oct. 1876.	4,874 00
do do Const. d'un édifice p les fins de l'éd.	do	18 avril 1877.	45,475 00
do do Ecuries, cas de la Tête-du-Pont...	J. Waddell	4 sept. 1877.	2,598 00
do do Chamb. de la mac. et de la chaud.	do	4 déc. 1880.	2,010 00
London, Douane de—Construction de la....	Chas Dunnett	26 nov. 1870.	32,500 00
do Dépôt des immig. do du	J. Christie	16 juin 1873.	5,195 00
do Bureau de poste—Modifications	John Christie	20 sept. 1882.	5,490 00
Prescott, Fort Wellington—Réparations ...	D. J. Grant	26 do 1878.	2,385 00
Ste.-Catherine, bureau de poste, etc.—Construction	Nelson Carter	4 nov. 1881..	27,950 00
St.-Thomas do do ...	H. Lindop	22 juillet 1882..	38,850 00
Stratford do do ...	J. E. Askwith	16 janv. 1882.	21,000 00
Toronto, douane—Construction	Ben. Walton	30 avril 1873.	161,130 00
do do Appareil de chauffage...	Matheson, Young et Cie	29 mai 1875.	5,565 00
do Barraq. des immig.—Construction	Grant et Yorke	28 avril 1870.	6,625 00
do Entrepôt de vérificat. do	Ben. Walton	30 oct. 1874.	150,000 00
do B. de poste (anc.)—Modifications	Withrow et Hillock	13 janv. 1869.	800 00
do do do Appareil de chauffage .	D. S. Keith et Cie	2 juin 1874.	3,769 00
do do (nouv.)—Construction.	John Elliott	16 mars 1871.	60,123 00
do do do Appareil de chauffage..	Geo. Harding	29 sept. 1873.	6,000 00
do do (anc.)—Modifications.	Elliott et O'Connor	25 avril 1874..	14,917 00
Windsor—B. de poste—Construction	W. Toms	15 oct. 1878.	25,900 00
do do Arrangement intér..	Bailey et Walker	13 mars 1880.	3,175 00
do do Appar. de chauffage.	Jos. Wright	16 mai 1880....	2,423 00
QUÉBEC.			
Chicoutimi, Hôp. de la Mar.—Construction.	W. Warren	10 mai 1882.	4,000 00
Grosse Isle—Maison d'habit., etc. do ...	J. Mathieu	15 août 1871.	4,300 00
do Bât. de la quarantaine do ...	Piton et Cie	6 janv. 1873.	14,500 00
do do chap., boulang., etc—Construction...	T. C. Richard	6 oct. 1877.	4,842 00
do do additions, etc—Construction ...	J. E. Askwith	16 avril 1881.	8,150 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entrprise par le départ. des Trav. publ., etc.—*Suite.*

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
QUÉBEC—*Suite.*			$ cts.
Lachine, baraq. des immigr.—Construction	J. Laplante	4 août 1871	4,863 00
Lévis do do	J. Jobin	18 do 1871	5,375 00
do do Réparations du toit.	do	11 oct. 1873	1,378 00
do toits de casemates, forts 2 et 3	N. Piton	27 sept. 1881	5,698 00
Hull, bureau poste, etc.—Construction	W. Toms	6 juill. 1882	15,000 00
Montréal, douane—Modifications	Jean Laplante	15 sept. 1870	9,400 00
do do	Laberge et fils	1er do 1871	3,528 00
do Portes et châssis	Laird Paton	8 oct. 1871	550 00
do Meubles et arrangement intérieur	Geo. Roberts	9 mars 1871	1,825 00
do Ouvrage de plombier	Garth et Cie	— janv. 1872	680 00
do Réparations	M. Martin	22 août 1881	3,921 00
Montréal, entrepôt de vérification—Construction	Bourgoin et Lamontagne	12 juin 1875	166,865 00
do Ascenseur	W. P. Bartley et Cie	22 août 1877	11,613 00
do Appareil de chauffage	Robt. Mitchell et Cie	4 sept. 1877	2,690 00
do Voies, etc	J. Howley	5 do 1877	3,270 00
do do reconstruction	R. Forsyth	9 mai 1882	2,600 00
Montréal, musée géologique—Modifications	R. Weir	17 juill. 1871	963 00
do bur. du revenu de l'intér. do	Jas. Howley	24 juin 1875	1,291 00
do do Additions, etc	H. J. Beemer	4 août 1881	12,479 00
do do Appareil de chauffage	R. Mitchell et Cie	25 juill. 1882	1,745 00
do bureau de poste—Construction	Allard et Dufort	12 nov. 1872	182,000 00
do do Charpenterie	do	31 mars 1874	84,500 00
do do Arrangem. intér., etc.	do	20 déc. 1875	7,922 00
do do Appareil de chauffage	R. Mitchell et Cie	17 nov. 1874	6,450 00
Quebec, fabrique de cartouches—Construction des ateliers d'artifices	H. Hatch	17 do 1881	2,910 00
do fabriq. de cart.—Constr. des bâtim. affectés au mélange du fulminate.	N. Piton	17 do 1881	4,070 00
do citadelle—Toit des casemates du bastion Richmond	Costolow et Lortie	9 juin 1882	5,004 00
do citadelle—Salle de réception, logement du gouverneur général	W. J. Piton	18 mars 1882	5,937 00
do boulangerie de l'intend.—Convers. au bureau de poste temporaire	H. G. Mead	— avril 1871	700 00
do douane—Cale dans le quai	S. Peters	22 mars 1872	1,100 00
do do Modification du quai	J. B. Lefrançois	— sept. 1873	4,770 00
do do do de l'attique.	J. O'Leary	18 avril 1881	2,224 00
do améliorations Dufferin—Reconstruction de la porte Saint-Louis.	L. Z. Mallette	6 août 1878	14,367 00
do améliorations Dufferin—Reconstruction de la porte Kent	do	6 do 1878	14,622 00
do amélior. Dufferin—Achèv. de l'entreprise de L. Mallette, porte Saint-Louis	H. J. Beemer	25 nov. 1879	*14,367 00
do améliorations Dufferin—Achèvement de l'entreprise de L. Z. Mallette, porte Kent	do	25 do 1879	*14,622 00
do Terrasse Dufferin, murs—Maçonnerie	F. Jobin	20 sept. 1879	7,680 00

*Moins paiements antérieurs à Mallette.

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départ. des Trav. publ., etc.—*Sutite.*

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur,	Année.	Montant de l'entreprise.
QUÉBEC—*Sutte.*			$ cts.
Québec, murs de fortification—Reconstruction et réparations.	A. Giroux	24 sept. 1879	7,500 00
do do do	Parent et Lortie	29 do 1879	7,850 00
do do do	Chas. Jobin	30 juill. 1881	4,360 00
do do do	do	30 do 1881	3,820 00
do do do	Chs. Jobin	13 sept. 1882	3,732 00
do do do	Owen Kelly	30 juill. 1881	1,775 00
do do do	W. J. Piton	do	3,660 00
do observatoire—Construction	A. Mathieu	16 juill. 1873	4,980 00
do hôpital de marine—Peinturage	Gauthier et frère	14 mai 1875	2,095 00
do bureau de poste—Construction	Breton et frère	10 déc. 1870	43,315 00
do do Appareil de sauvetage.	Garth et Cie	29 janv. 1872	3,368 00
Sherbrooke, bur. de poste, etc.—Construct.	Robillard et Murphy	17 oct. 1881	22,250 00
Ste-Hélène, bâtiments militaires de l'île—Réparations	Wm. McDonald	7 août 1882	9,416 00
Saint-Jean, bur. de poste, etc.—Construct.	A. Paquette	21 juin 1878	5,400 00
do Bâtiments addition. et disposition intérieure.	A. P. McDonald et Cie	16 janv. 1880	3,876 00
do Appareil de chauffage	Jas. Howie	28 sept. 1881	1,450 00
St-Vincent-de-Paul, pénitencier—Poutres pour nouvelle salle à dîner	Carrier, Laine et Cie	28 juin 1882	1,940 00
Trois-Rivières, douanes—Construction	Chs. Dugré	10 oct. 1873	8,975 00
do vieilles casernes—Construction et réparations	Pothier et Dussault	10 août 1881	4,600 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.			
Chatham, douane—Conversion d'un bâtiment en bureau de douane	P. Loggie	26 août 1873	1,500 00
Dorchester, pénitencier—Construction	A. McKenzie	3 oct. 1876	117,432 00
do Appareil de chauffage	Wisdom et Fish	21 oct. 1879	7,480 00
do Bâtiments additionnels	Killam et McKay	22 sept. 1880	20,400 00
do Nouvelle aile cellulaire et chambre des chaudières.	T. S. McManus et fils	23 nov. 1880	57,628 75
Frédericton, bur. de poste—Achèvement	Snow et Scoullar	25 nov. 1878	16,814 00
do Achèvement du 1er étage	W. Lawlor	20 oct. 1880	1,294 00
do Disposit. intérieure.	Joshua Limerick	23 juill. 1880	1,351 00
Middle Island, bâtiments de quarantaine—Construction	J. Stothart	3 mai 1873	2,982 00
Newcastle, douane—Modifications	Geo. Brown	21 août 1873	600 00
Saint-André, hôpital de la marine—Modific.	A. Stinson	25 sept. 1873	4,520 00
Saint-Jean, douane (ancienne)—Réparat	Quinton et Tilley	10 sept. 1871	7,639 00
do do (nouv.)—Fondations	B. Mooney et fils	14 nov. 1877	24,677 00
do do (nouv.)—Construction	Williams, Anderson et Williams	19 oct. 1878	218,000 00
do do (nouv.)—Murs d'enceinte	W. Causey	13 oct. 1881	4,650 00
do do (nouv.)—Arrangem., etc.	A. Christie et Cie	12 janv. 1881	4,636 00
do do (nouvelle)—Appareil de chauffage	W. L. Appley	30 sept. 1880	13,500 00
do fort Dufferin—Réparat. du mur de soutènement et du glacis.	Rainnie et DeBoo	3 juin 1882	4,500 00
do hôpital de la marine—Constr.	W. Lawlor	12 mai 1882	24,888 00
do terr. de la milice—Clôt. et barr.	S. O. et A. Fowler	3 oct. 1877	691 00
do entrepôt militaire—Réparat.	B. Mooney et fils	14 nov. 1877	6,073 00
do bur. de poste (anc.)—Construc.	Causey, Stirling et Emery	7 juin 1873	116,486 00
do do Appareil de chauffage.	Walker, Pratt et Cie	30 sept. 1875	2,850 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départem. des Trav. pub., etc.—*Suite.*

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*			$ cts.
St-Jean, B. de poste (anc.)—Dispos. intér.	Bowman et Lelacheur	16 déc. 1874.	1,528 00
do do (nouv.)—Construction, maçonnerie, charpen., etc	Jones, Booth et Doddridge	13 juin 1878.	75,452 00
do do Construction, ouvg. en fer	R. Flaherty et Cie	18 juin 1878.	24,000 00
do do Dispos. intér.	J. H. Fitzgibbons	11 janv. 1881.	3,400 00
do do App. de chauff	J. H. McAvity	8 nov. 1880.	2,900 00
do bq. d'éparg. (anc.)—Modifications.	Tilley et Redfern	22 janv. 1872.	9,330 00
do do (nouv.)—Construction.			
do do Appareil de chauffage	Geo. Grant	26 août 1878.	33,200 00
	Macdonald et Cie	3 déc. 1879.	1,880 00
do do Port. de voût.	J. et J. Taylor	7 juillet 1880.	1,500 00
Sussex, bur. de poste, etc.—Construction	W. Toms	6 juillet 1882.	12,500 00
NOUVELLE-ECOSSE.			
Halifax, édifice fédéral—Modifications	Robt. Brunton	19 octob. 1881.	4,300 00
Ile de Lawlor, station de quarantaine—Steamer pour la	J. Bowser	11 déc. 1871.	7,077 00
Lunenburg, hôp. de la mar.—Construction.	Hopps et Mitchell	14 avril 1879.	3,471 00
Pictou, douane— do	Dodge et Dodge	28 août 1874.	18,500 00
Pictou, hôpital de la marine— do	McDonald et Stewart	14 août 1882.	5,735 00
Sydney do do	W. A. McKeen	29 mars 1875.	6,720 00
ILE DU PRINCE-EDOUARD.			
Charlottetown, édifice fédéral—Appareil de chauffage.	McDonald et Cie	13 octob 1876.	4,020 00
do do Modifications	Paul Lea	28 octob. 1881.	2,700 00
Souris, hôpital de la marine—Construction.	J. McCormack	7 avril 1875.	3,600 00
MANITOBA.			
Brandon, baraq. des immig.—Construction.	Grant et Gelley	10 janv. 1882.	8,200 00
Montg. de Pierre, pénitencier do	Morrison et Barclay	16 juillet 1874.	116,440 00
Winnipeg, B. de poste, etc. do	Jos. Wood	22 octob. 1873.	52,000 00
do do Modifications	Grant et Gelley	12 janv. 1882.	4,858 00
do hôpit. des immig.—Construction	Bowles et Sutherland	2 août 1880.	7,680 00
do baraq. do do	Grant et Gelley	10 janv. 1882.	7,459 00
do résidence du lieutenant-gouverneur—Construction	Bowles et Williams	15 mai 1881.	23,995 00
Winnipeg, édifices du parlement—Construction	J. et P. Lyons et Cie	25 avril 1881.	54,950 00
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.			
Qu'Appelle, baraque des immigrants—Construction	J. McCallum	23 octob. 1882.	8,873 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départem. des Trav. pub., etc.—*Suite.*

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
COLOMBIE-BRITANNIQUE.			cts.
Nanaïmo, B. de poste, etc.—Construction.	Smith et Clark	18 sept. 1882.	23,250 00
New-Westminster, pénitencier— do ...	Kinsman et Styles	Nov. 1874.	139,305 00
do B. de poste— do ...	Chs. Hayward	6 déc. 1881.	15,474 00
Victoria, douane— do ...	Smith, Clark, McKay et Burgess.	24 juin 1874.	27,830 00
do hôpital de la marine— do ...	Kinsman et Styles	11 octob. 1873.	14,686 00
do do Réparations.	Smith et Clark	6 juin 1881.	1,148 00
do B. de poste, etc.— do ...	do	13 sept. 1881.	7,975 00

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Salle d'exercice—Construction	R. Whyte	24 fév. 1879.	18,870 00
do Arrangement intérieur..	P. Veale	8 août 1880..	1,193 00
do Latrines, etc	W. Toms	25 juin 1882.	965 00
do Châssis doubles	L. Gratton	6 octob. 1880.	225 00
Musée géologique—Conversion de l'hôtel Clarendon en un	Thos. Askwith	26 juillet 1880.	8,950 00
do Comptoirs et vitrines.	J. Burns	10 juin 1881.	1,874 00
do Appareil de chauffage.	N. S. Blasdell et Cie	5 nov. 1881..	3,500 00
do Egoût collecteur	B. Dunning	26 mai 1880.	181 90
Corps-de-garde sur la côte du Major—Construction d'un	T. C. Pidgeon	16 février 1869.	650 00
Hôpital militaire—Conversion d'une maison en un	J. Cummings	18 déc. 1868.	1,200 00
B. de poste—Construction	Hatch Frères	25 novembre et 4 déc. 1872.	105,000 00
do Charpenterie	Cameron et Mudie	23 mai 1874.	33,154 00
do Fondations et maçonnerie	J. W. Webster	7 mai 1874.	50,122 00
do Ouvrages en fer	G. Chapleau	13 juin 1874..	26,594 00
do Ouvrages de plombier	Blyth et Kerr	14 oct. 1875.	875 00
do Appareil de chauffage	R. Mitchell et Cie	16 sept. 1875.	5,220 00
Poudrière—Construction	Thos. Painter	27 août 1868.	678 00
Edifices publics—Tour du centre, lanterne, achèvement	J. W. Webster	28 octob. 1871..	10,037 00
do Appv. de charbon p. 1870-71	Coward et Cie	20 août 1870.	1,450 00
do do 1871-72	Evans Frères	5 août 1871..	1,450 00
do do 1872-73	John Heney	30 octob. 1872.	1,900 00
do do 1873-74	Geo. Thompson	22 août 1873.	2,400 00
do do 1874-75	F. Clemow	16 sept. 1874.	3,250 00
do do 1875-76	Beattie et Cie	19 octob. 1875.	5,914 00
do do 1876-77	E. J. Charlton	13 octob. 1876.	1,886 00
do do 1876-77	J. W. McRae	11 octob. 1876.	840 00
do do 1878-79	A. McIntosh	9 août 1878.	2,196 00
do do 1878-79	L. Fauteux	10 août 1878.	759 00
do do 1880-81	McRae, Ahern et Cie	4 sept. 1880.	2,195 00
do do 1881-82	G. W. McCullough	15 août 1881.	2,921 40
do do 1881-82	E. J. Charlton	do ...	1,100 00
do do 1882-83	G. W. McCullough	22 août 1882.	3,605 00
do bloc de l'est, escalier en fer	A. Fleck	4 août 1874.	1,863 00
do do réparations du toit	E. G. Laverdure	10 août 1874.	2,089 00
do do voûte pour le départem. des finances	W. Toms	19 juillet 1880.	7,000 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départ. des Trav. pub., etc.—*Suite.*

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
			$ cts.
Edifices publics—Approvisionn. de bois de chauff. p. 1868-69-70.	John Heney	27 oct. 1868	16,637 00
do do 1871	do	20 déc. 1871	$6 per cord.
do do 1872-73-74.	do	21 déc. 1872	17,102 00
do do 1875-76-77.	do	20 oct. 1874	21,057 00
do do 1879-80-81.	Burns et Heney	13 mars 1879	16,889 00
do do 1881-82-83.	Wm. McCaffrey	16 do 1881	22,725 00
do Serre—Addition	Veale et Adams	17 juin 1881	1,173 00
do Terrains—Egoûts	B. Gibson	2 sept. 1874	37,682 00
do do Nivellement	do	10 sept. 1873	9,950 00
do do Lampes et poteaux	E. Chanteloup	25 juillet 1878.	3,070 00
do do Enlèv. de l. neige 1870-71	E. J. O'Neil	26 janv. 1871.	1,150 00
do do do 1871-72	L. Paiement	9 déc. 1871	715 00
do do do 1872-73	O. Archambault	10 déc. 1872	1,350 00
do do do 1873-74	F. McCann	28 oct. 1873	950 00
do do do 1874-75	J. Heavy	24 oct. 1874	615 00
do do do 1875-76	F. McKenna	20 nov. 1875	580 00
do do do 1876-77	M. O'Leary	3 do 1876	535 00
do do do 1877-78	E. Jetté	13 do 1877	449 00
do do do 1879-80	F. McKenna	27 do 1879	420 00
do do do 1880-81	do	26 oct. 1880	395 00
do do do 1881-82	F. McKenna	28 oct. 1881	447 00
do do do 1882-83	A. Devlin	4 déc. 1882	425 00
do do Murs—Construction	James Goodwin	23 mai 1872	45,000 00
do do do Achèvement	D. Harrow	21 août 1874	4,990 00
do do do do près des ateliers.	F. Toms	5 mai 1875	4,300 00
do do do Murs de l. terrace	Harrow et Sinclair	1er juin 1875	32,199 00
do do do Portes en f. pour	H. R. Ives et Cie	13 avril 1875	4,700 00
do do do Grille en fer po'r	Ives et Allen	29 juillet 1873.	6,990 00
do do Pavés en bois	S. Woodland	13 juin 1876	5,218 00
do Glace pour l'été de 1880	D. N. Charlebois	2 mars 1880	222 56
do do 1882	J. Christin et Cie	— fév. 1882.	128 40
do Bureaux du ch. fer C.P.—Construction (temporaire)	J. Lyons	15 déc. 1874	1,500 00
do Bâtisse du Parlem.—Chaudières	Goldie et McCullough.	31 juillet 1874.	7,500 00
do Chamb. des Communes—Reconstruction de la galerie des journalist	J. Erratt	18 oct. 1880	790 00
do Bibliothèq. du Parlem.—Crête	E. S. Perkins	27 mars 1874	720 00
do do Peint. à fresque.	Wm. McKay	7 oct. 1875	4,833 00
do do Ferme, toit en f.	P Kilduff	21 nov. 1872	4,500 00
do do Couvert. du toit	E. G. Laverdure	18 sept. 1873	11,960 00
do do Maçonnerie	Farquhar et Cie	18 nov. 1870	96,497 00
do do Vitrage	Wm. McKay	22 sept. 1873	1,352 00
do Toits—Réparations	E. G. Laverdure	26 juillet 1871.	686 00
do Service de l'eau	Aqueduc d'Ottawa	6 mars 1877	9,000 00
do Prolongem. du bloc de l'ouest—Sculpture	Holbrook et Millington	11 oct. 1877	6,480 00
do do Carpenterie	Strachan, Beckett et Aspell	20 do 1875	62,674 00
do do Fondations	B. Gibson	11 mai 1875	34,500 00
do do Escalier en fer.	Peterson et Law	1877	1,500 00
do do Ouvrages en fer	Thomas Leighton	9 nov. 1875	46,342 00
do do Maçonnerie	Webster et Aitchison	28 sept. 1875	179,343 00
do Bloc de l'ouest, soubassement—Achèvement de 4 chambres	Wm. Toms	19 juillet 1880.	1,439 00
do Ateliers—Construction	Mathews, Stewart et Stockland.	25 oct. 1873	25,790 00
do do Séchoir	F. Toms	25 nov. 1875	6,125 00
do do Conversion en Cour Suprême	Veale et Adams	30 juillet 1881.	9,900 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le départ. des Trav. pub., etc.—*Suite.*

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA—*Suite.*

Ouvrage.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
			$ cts.
Edifices publics—Hangars—Conversion en un laboratoire	Veale et Adams	30 juillet 1881.	1,100 00
Rideau Hall, pompe à incendie	A. Lepage	13 avril 1872	350 00
do service du gaz	Cie du Gaz d'Ottawa	2 oct. 1872	10,000 00
do gazomètres	James Perry	22 août 1877	3,400 00
do tuyaux à gaz	Blyth et Kerr	30 oct. 1877	6,555 00
do loge du gardien de la barrière	T. C. Pidgeon	31 août 1868	1,300 00
do glace pour 1882	D. N. Charlebois	14 fév. 1882	60 00
do loge, addition à	John Stewart	31 août 1868	875 00
do remise pour la pompe à inc.	T. C. Pidgeon	13 avril 1872	1,050 00
do enlèvem. de la neige p. 1870-71	J. Devlin	1er fév. 1869	550 00
do do 1871-72	H. F. Sims	18 déc. 1871	250 00
do do 1872-73	do	11 do 1872	450 00
do do 1873-74	J. Corbett	4 nov. 1873	450 00
do do 1874-75	J. et W. McAdam	11 do 1874	650 00
do do 1875-76	A. Devlin	9 do 1875	525 00
do do 1876-77	L. Beaucage	3 do 1876	475 00
do do 1877-78	M. Curran	14 do 1877	310 00
do do 1879-80	P. Sicord	25 do 1879	385 00
do do 1880-81	Thomas Morris	26 oct. 1880	420 00
do do 1881-82	A. Devlin	28 do 1881	369 00
do do 1882-83	J. A. Hunter	1er déc. 1882	365 00
do tranchées pour tuyaux à eau.	B. Gibson	28 oct. 1874	2,768 00
do lavoir et buanderie	Thomas Cundell	7 nov. 1878	1,925 00

GLISSOIRES ET ESTACADES.

District d'Ottawa.			
Glissoires du Calumet—Réparations	M. Aubrey	18 fév. 1871	635 00
do Piliers—Construction	W. Davis	14 juillet 1871.	1,644 00
Gliss. du Calumet et de la Montag.—Répar.	Wm. McKnight	12 fév. 1872	1,597 00
do do do .	do	7 do 1873	1,223 00
Digue du lac des Cèdres—Construction	D. Fox	24 nov. 1873	9,075 00
Glissoire de la riv. Noire do	W. Davis	3 do 1870	5,778 00
do Réparations	R. O'Neil	21 fév. 1873	1,421 00
Glissoire des Chats—Réparations	M. Aubrey	18 do 1871	1,129 00
Digue do Construction	W. Davis	14 juillet 1871.	2,087 00
Gliss. de la Chaud., Hull et Gatineau—Rép.	John Soulier	16 fév. 1871	2,626 00
do do do	do	6 do 1872	3,610 00
do do do	L. Turpine	15 mars 1873	1,768 00
Estacade flott. des Chenaux—Prolong. de l'.	A. H. Johnson	10 déc. 1872	14,195 00
Rivière Coulonge, piliers des Grandes Chutes—Construction.	John Harvey	9 fév. 1871	1,175 00
Glissoires de la Coulonge et de la rivière Noire—Réparations	John Proudfoot	22 fév. 1872	2,271 00
Barrage du rapide Deschênes—Construct.	John Harvey	28 déc. 1867	4,000 00
Glissoire des Joachins—Réparations	Wm. Richards	24 oct. 1874	7,000 00
Do de la rivière Dumoine aux Grandes Chutes—Construction	Wm. Davis	14 juillet 1871.	14,005 00
Estacades flott. et piliers Dumoine—Rép.	John Harvey	3 fév. 1872	1,450 00
Do de la rivière Gatineau—Const.	Jas. Murphy	18 do 1874	16,550 00
Digue du Grand Calumet—Construction.	J. Harvey	25 juillet 1878.	8,260 00
Tête de la glissoire de Hull do	L. Turpine	17 fév. 1873	1,259 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le département des Travaux publics, etc.—*Suite.*

GLISSOIRES ET ESTACADES—*Suite.*

Travaux.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
DISTRICT D'OTTAWA—*Suite.*			$ cts.
Rivière Madawaska, digue de Nagle—Reconstruction	John Harvey	15 nov. 1870	2,215 00
do digues et glissoires—Construction et réparations.	do	1er mars 1871	2,011 00
do do do	do	do	9,464 00
do estac. flott. et piliers—Réparat.	do	22 mars 1872	6,228 00
do baie Grassey—Construct. d'estacades flott. et de piliers	do	do	1,350 00
do digue—Réparations	R. O'Neil	7 fév, 1873	1,723 00
do piliers et estac. flott.—Réparat.	West et O'Connor	13 do 1874	2,384 00
Glissoires de la Montagne, pil.—Construct.	W. Davis	12 août 1871	1,068 00
do Réparat.	W. Thompson	7 fév. 1874	1,496 00
Rivière Petewawa, glissoires—Réparat.	M. Aubrey	18 fév. 1871	1,865 00
do do do	J. Rowan	3 mars 1873	6,899 00
do (infér.), piliers et estac.—Répar.	West et O'Connor	13 fév. 1874	2,129 00
do (supér.) do do	John Harvey	17 fév. 1874	6,655 00
Portage du Fort, digue et pilier—Construc.	W. Davis	14 juillet 1871	1,191 00
do tête de glissoire, gliss, digue, piliers—Construction et réparations	J. Proudfoot	18 déc. 1874	5,966 00
Rivière des Prairies, piliers—Construction.	F. B. McNamee	17 juillet 1871	5,235 00
do do Réparations	R. Stanley	25 sept. 1874	2,321 00
Roche Capitaine, caisson, glissoire, piliers et estacades—Construction	J. Soulier	2 nov. 1872	23,155 00
DISTRICT DE LA TRENT.			
Rapides de Brooks—Améliorations	Jas. Dimwoodie	3 juin 1868	1,200 00
Rivière Fénélon, piliers et estacades—Construction	John Boyd	15 déc. 1873	3,090 00
Rivière Trent, ouvrages de la—Réparat.	Thos. Watters	8 oct. 1870	3,825 00
Whitelaws, digue et piliers—Réparations	H. Calcutt	16 sept. 1873	2,350 00
DISTRICT DU SAINT-MAURICE.			
Grandes Piles, digue des—Construction	O. Z. Hamel	9 sept. 1872	13,143 00
do digue incl.— do	do	24 oct. 1874	9,736 00
La Tuque (chutes de), jetée— do	J. W. Ormsby	3 juillet 1871	2,450 00
Rivière Saint-Maurice, estacades et piliers, —Construction	Richard et fils	8 juillet 1871	33,800 00
DISTRICT DU SAGUENAY.			
Lac Saint-Jean, estacade et digue—Répar.	H. Dufour	28 oct. 1873	2,713 00

CHEMINS.

Chemin Métapédiac—Réparations	Daniel Fraser	15 juillet 1867	1,044 00
do Entretien	do	28 mai 1868	$800 per year 5,600 00
do Construc. de portion.	do	8 avril 1870	17,126 00
Ponts de la Métapédiac—Reconstruction	do	10 août 1870	1,000 00
do do	Riby et autres	11 août 1870	1,200 00
do Entretien	D. Fraser	29 déc. 1874	800 00

TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise par le département des Travaux publics, etc.—*Suite.*

CHEMINS—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Année.	Montant de l'entreprise.
			$ cts.
Chemin du golfe Saint-Laurent—Construc.	Marcel Leclerc	11 juillet 1870.	588 00
do do do ...	do	18 do 1870.	448 00
do do do ...	do	2 août 1870.	1,610 00
do do do ...	do	6 do 1870.	72 00
do division ouest do ...	Jos. Fournier et autres	5 sept. 1870.	868 00
do do do ...	Marcel Leclerc	10 sept. 1870.	515 00
do do do ...	do	3 oct. 1870.	1,980 00
do do do ...	do	4 oct. 1870.	930 00
do do do ...	Malory et Gagnon	do	968 00
Route de la Riv. Rouge—Chal. et bat. p. la	Wm. Watts	7 mars 1873.	1,400 00
do chaloupe pour la.	A. A. Benway	do	700 00
do mach. et chaud. p.	Gregory, Burley et Cie	do	3,000 00
do expl. de la ligne..	W. H. Carpenter et Cie	4 mai 1874.	75,000 00
do Co. d'un pont sur un musk., angl. N.O	D. F. Begg	8 oct. 1874.	562 00
do Soin de l'outillage..	W. H. Carpenter et Cie	21 oct. 1874.	16,000 00
do Exploitation de la ligne (p. 2 ans à compt. du 1er nov. '74).	do	18 fév. 1875.	166,000 00

PONTS.

Pont de Belœil—Abords	Bonneville et O'Brien	21 fév. 1874.	8,097 00
Pont Des Joachims—Construction	Starrs, Herbert et O'Hanly	8 sept. 1882.	25,300 00
Pont de Manotick do	J. R. O'Connor	21 août 1867.	6,354 00
Pont du Portage-du-Fort do	Row et Koyl	21 nov. 1871.	15,500 00
Pont suspendu Union—Reconstruction de la plateforme	Geo. Crain	22 juillet 1881.	4,890 00

TÉLÉGRAPHES.

Lignes de télégraphe des îles d'Anticosti et de la Madeleine—Fourniture de poteaux.	T. J. Lamontagne	7 juillet 1880.	8,175 00
Lignes de télégraphe des îles d'Anticosti et de la Madeleine—Construction	Bertrand et Kennedy	23 nov. 1880..	16,198 00
Ligne de télégraphe de la Colombie-Britannique—Construction d'une barge	Warren, Simpson et Smith	7 juillet 1880.	2,970 00
Ligne de télégraphe de la baie St-Paul à Chicoutimi—Distribution des poteaux...	F. Gauthier	18 sept. 1880..	2,007 00
do do Construction	A. Sylvain	28 sept. 1880..	4,050 00
do do Achèvement	Cie de télégraphe de Montréal.	Octobre, 1881.	9,000 00
Ligne de la Malbaie jusqu'à l'embouchure du Saguenay—Poteaux	Tremblay, Dallaire et Morin	20 sept. 1880..	945 00
do do Construction...	A. Sylvain	28 sept. 1880...	1,760 00
do do Achèvement....	Cie de télégraphe de Montréal.	Octobre, 1881.	4,400 00
Ligne de télégraphe de Sydney-Nord au Cap Nord—Construction et opération	Cie de télégraphe Dominion	18 avril 1881..	.....

N.B.—La liste ci-dessus ne comprend que les contrats pour les travaux exécutés en vertu d'une convention par écrit avec le département; elle ne renferme pas les contrats pour les chemins de fer et les canaux.

ANNEXE No 40.

MÉMOIRE

SUR

LES CANAUX DU CANADA

AINSI QUE SUR

LES PLANS ET LES MODÈLES

ENVOYÉS À

L'EXPOSITION DE PARIS EN 1878.

ANNEXE No 40

(N° 35674.)

MÉMOIRE SUR LES CANAUX DU CANADA AINSI QUE SUR LES PLANS ET LES MODÈLES ENVOYÉS À L'EXPOSITION DE PARIS EN 1878.

MÉMOIRE sur nos voies artificielles de navigation se rattachant à la représentation du Canada à l'Exposition de Paris tenue en 1878. (*Ecrit en mars* 1878.)

L'immense voie de navigation formée par le fleuve Saint-Laurent et la chaîne des grands lacs de l'ouest, sans rivale aux yeux du touriste à la recherche du pittoresque et de paysages à la fois beaux et majestueux, n'est aussi surpassé par aucune autre sur la partie nord du continent américain quant à ce qui regarde les avantages qu'elle offre.

Si nous considérons son étendue—1,398 milles depuis Fond-du-Lac, à la tête du lac Supérieur, jusqu'à Montréal (la métropole commerciale du Canada), et près de 1,000 milles depuis cette ville jusqu'à l'océan,—nous croirons facilement à la réalité de sa grande importance au point de vue du commerce et de l'industrie.

Sa largeur est nécessairement inégale ; sur les grands lacs, la distance entre les deux rives est de 150 milles à quelques endroits, tandis qu'à certains points du fleuve elle est de moins d'un quart de mille. Il y a aussi sur tout son parcours une variation de profondeur due en partie à la conformation du sol.

On peut néanmoins se former quelque idée des avantages qu'offre au Canada cette magnifique voie de communication, par le fait que la profondeur d'eau, toute variante qu'elle soit, est encore suffisante pour fournir, à niveau ordinaire, aux navires d'un tirant de douze pieds, une ligne de navigation constante et sûre.

Toutefois, et par le fait même que cette voie offre dans ses chutes, ses cascades, ses rapides et ses ports naturels, des scènes d'une beauté sans égale aux regards du voyageur avide de contempler de beaux paysages, l'établissement d'une ligne ininterrompue de navigation sur tout son parcours, a exigé une somme d'habileté et de travail d'une nature peu ordinaire. En certains endroits, il a fallu agrandir au moyen de dragage l'entrée de certains ports d'accès difficile, triompher de grands rapides à courant violent par des canaux de grandes dimensions, approfondir les rivières, construire des jetées, et, en un mot, exécuter un très grand nombre d'importantes améliorations de différentes sortes.

De cette manière la chaîne des grands lacs et le fleuve Saint-Laurent sont devenus une grande artère de navigation qui sert de ligne directe entre les villes et les villages le long de son cours, et fournit aussi le moyen d'expédier aux villes de l'Europe les produits de nos marchés.

Vers la fin du siècle dernier on a clairement reconnu la nécessité d'établir une communication facile et directe entre tous les points du fleuve, et le premier pas que l'on ait fait dans cette direction a été de désobstruer le fleuve à partir de la rivière Saint-Pierre, entre Montréal et Lachine, à travers les marais actuellement coupés par le canal de Lachine, ainsi que de construire quatre canaux aux endroits connus sous le nom de "Faucilles," "Trou du Moulin," "Rocher-Fendu," et "Rapides du Coteau," entre le lac Saint-Louis et Saint-François, sur le fleuve Saint-Laurent, et un autre au village de Mille-Roches, sur le côté sud du canal de Cornwall. Ces canaux étaient de petites dimensions, et ne devaient servir qu'à des bateaux chargés de 30 barils de farine. Les écluses, qui étaient en pierre de taille, n'avaient que 6 pieds de largeur, avec 2½ pieds d'eau sur les seuils.

Les fréquentes luttes dont le pays était alors le théâtre empêchèrent les gouverneurs de porter toute leur attention sur ces essais de navigation artificielle, mais en

1804, et plus tard en 1817, ces anciens canaux furent réparés et agrandis. Leur largeur fut portée à 12 pieds et leur profondeur à 3½ pieds sur les seuils des écluses, de manière à laisser passer des bateaux chargés de 100 barils de farine. Puis, peu à peu, l'esprit de progrès s'est fait plus sensiblement sentir, et les divers gouvernements ont commencé la construction de nos grands canaux, tels que ceux de Lachine et de Welland, qui, après diverses améliorations et divers agrandissements, sont en train de devenir de véritables travaux d'art,—preuves magnifiques de l'esprit d'entreprise ainsi que de l'avancement intellectuel et commercial de la Confédération canadienne.

Je vais maintenant donner quelques détails concernant les canaux construits dans le but de relier les diverses nappes d'eau navigables le long du cours du fleuve Saint-Laurent et les grands lacs de l'ouest. Beaucoup de choses parmi ce qui suit ont été tirées des divers rapports de l'ingénieur en chef du département des travaux publics, M. John Page, ainsi que de la précieuse compilation intitulée: "Rapport des travaux publics pour 1867," préparée avec beaucoup de soin et un talent particulier par l'habile sous-ingénieur en chef, M. G. F. Baillairgé.

Canal de Lachine.

Immédiatement en amont de Montréal se rencontrent les premiers rapides qui obstruent la navigation. Ce sont les rapides du Sault Saint-Louis, et les besoins du commerce ont déterminé la construction du canal de Lachine. Ce canal s'étend depuis Montréal jusqu'à Lachine et est situé sur le côté sud de l'île de Montréal.

Pendant le siècle dernier, un canal ayant 2½ pieds d'eau fut formé par la voie de la rivière Saint-Pierre jusqu'à Montréal; c'était la première fois qu'on essayait de triompher des rapides du Sault Saint-Louis au moyen de la navigation artificielle. Plus tard, en 1815, une demande fut faite à la législature pour obtenir le pouvoir de fonder une compagnie à fonds social en vue de la construction d'un canal de plus grandes dimensions, et cette compagnie fut en effet formée en 1819 avec un capital de $150,000. Mais, pour diverses raisons, le commencement des travaux fut continuellement retardé jusqu'en 1821, alors que la législature du Bas-Canada nomma des commissaires à qui elle en confia l'exécution. Le canal fut achevé et ouvert en 1825. Il avait 8½ milles de longueur; sa largeur qui était de 28 pieds au fond, variait de 36 à 48 pieds au niveau d'eau, et sa profondeur était de 5 pieds. Les écluses, longues de 100 pieds et larges de 26, étaient au nombre de sept et pouvaient laisser passer des bateaux tirant 4½ pieds d'eau.

En 1843, vu le développement du commerce, il devint nécessaire de donner au canal 80 pieds de largeur au fond et 120 au plan d'eau, et l'on porta également les dimensions des écluses—dont le nombre fut réduit de sept à cinq—jusqu'à 200 pieds de longueur et 45 de largeur.

Pour la même raison on fut obligé de faire de nouvelles améliorations pendant les années qui suivirent, lorsque en 1871, le gouvernement décida de donner à toute cette voie de navigation une profondeur suffisante pour laisser passer des bâtiments tirant 12 pieds d'eau. Ce nouvel agrandissement fut commencé en 1874, et les travaux qu'on est actuellement en train d'achever seront sous tous les rapports propres à être cités comme modèle du genre.

Une fois achevées, les écluses auront 270 pieds de longueur sur 45 de largeur. Lorsqu'il sera agrandi, le canal aura 8¾ milles de longueur; le nombre des écluses restera le même. La profondeur d'eau sur les buscs sera de 18 pieds pour les deux écluses inférieures et de 13 pieds pour les trois autres; néanmoins, le tirant d'eau a été pour à présent limité à 12 pieds, pour être dans la suite augmenté jusqu'à 14, lorsque le commerce l'exigera. Le canal est protégé de chaque côté et sur toute sa longueur, par un mur de pierre.

Canal de Beauharnois.

En construisant ce canal, on avait en vue de relier le lac Saint-Louis avec le lac Saint-François, et d'éviter les rapides connus sous le nom de rapides des "Cascades," des "Cèdres," et du "Coteau," dont la longueur—7 milles—jointe au peu de profon-

deur de l'eau et à la grande force du courant, mettait les bâtiments dans l'impossibilité de remonter le fleuve.

Ainsi que je l'ai dit plus haut, et comme premier pas, le gouvernement avait construit quatre petits canaux sur la rive nord du Saint-Laurent; mais malgré les arrangements faits pour le remorquage et les agrandissements successifs exécutés en 1804 et 1817, ils se trouvèrent bientôt insuffisants pour les besoins du commerce.

Toutefois, ce ne fut qu'en 1833 que le gouvernement du Bas-Canada ordonna de faire des relevés hydrographiques préliminaires. MM. Mills, Stephenson, Phillpots et Keefer soumirent des rapports dont quelques-uns recommandaient la rive nord et d'autres la rive sud ; et après examen, il fut résolu, en 1842, d'adopter celui de M. Stephenson. Les travaux furent commencés cette année-là même sur la rive nord du Saint-Laurent

Vu que la construction de cet ouvrage était reconnue pour être une chose de grande nécessité, elle fut poussée avec vigueur, et le canal fut ouvert à la navigation en 1845. Il avait 80 pieds de largeur au fond et 120 au niveau d'eau Les écluses sont au nombre de sept; elles sont distribuées sur un parcours de 11¼ milles (longueur totale du canal), et la profondeur d'eau sur les buscs d'écluse est de 9 pieds. L'ascension totale par les écluses, depuis le lac Saint-Louis jusqu'au lac Saint-François, était et est encore de 84½ pieds.

De 1872 à 1876 le gouvernement du Canada fit lever des plans sur la rive nord du fleuve, dans le but de s'assurer de la possibilité et du coût probable d'un canal pour relier les deux lacs, depuis la baie des Cascades (lac Saint-Louis) jusqu'à la Pointe de McIntyre (lac Saint-François). Ces plans furent levés sous la direction de G. F. Baillairgé, écr., sous-ingénieur en chef des travaux publics, qui, en 1874, et plus tard en 1875, soumit des rapports et des évaluations basés sur ces mesurages. Des plans furent aussi levés, de 1874 à 1876, sur la rive sud, afin de savoir ce qu'il en coûterait probablement pour agrandir le canal de Beauharnois, mais on n'en est encore arrivé à aucun résultat pratique à ce sujet.

Canal de Cornwall.

Depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, la navigation est interrompue par une suite de rapides connus sous le nom de "Long Sault," qui donnent une grande violence au courant du fleuve, et offrent un obstacle formidable aux bâtiments qui le remontent. Néanmoins, les bâtiments qui descendent le Saint Laurent ne courent aucun danger dans ces rapides.

Vu qu'il était absolument nécessaire de s'assurer d'une ligne ininterrompue de navigation, depuis le lac Erié jusqu'à Montréal, la législation du Haut-Canada, en 1816, songea à triompher de ces rapides au moyen d'un canal. Mais il paraîtrait que pour diverses raisons la commission nommée en 1818 pour examiner la question, ne put arriver à aucun résultat quelconque avant 1833, époque à laquelle ses membres soumirent des plans définis pour l'exécution des travaux, qui furent commencés en 1834.

Cependant de graves embarras financiers agirent tellement sur la commission, qu'après plusieurs interruptions en 1837 et 1838, les travaux de construction furent suspendus en 1839. Après l'union législative des deux Canadas, ce canal fut placé sous le contrôle du comité des travaux, qui réussit à achever heureusement l'entreprise à la fin de l'année 1842.

Cette voie artificielle de navigation avait alors et a encore aujourd'hui onze milles et demi de longueur; elle rachète une chute de 48 pieds, au moyen de sept écluses longues chacune de 200 pieds et larges de 55, et ayant une profondeur d'eau de 9 pieds. Le canal avait 100 pieds de largeur au fond et 150 à la surface de l'eau; mais, comme tous les ouvrages de ce genre, il devint insuffisant après un certain laps de temps, et en 1876 on résolut de l'agrandir conformément à l'échelle proposée par les commissaires, c'est-à-dire de donner aux écluses 270 pieds sur 45, avec 15 pieds d'eau dans le canal et 14 pieds sur les buscs des écluses. Cette échelle avait déjà été appliquée aux canaux de Lachine et de Welland, si ce n'est que le tirant d'eau de navigation d'un bout à l'autre du canal a été limité à 12 pieds pour les besoins actuels du commerce.

Les travaux sont actuellement en voie d'exécution.

Canaux de Williamsburgh.

Les trois canaux suivants sont connus sous le nom collectif de "Pointe de Farran," "Rapide Plat" et "Galops."

Le canal de la Pointe de Farran et celui du Rapide Plat ont été construits pour éviter les rapides pareillement nommés, et le canal des Galops évite la Pointe aux Iroquois, la Pointe Cardinal et les rapides des Galops.

La violence de ces courants n'est pas de nature à empêcher les bâtiments de les descendre, en sorte que les canaux ne servent qu'à offrir une route à ceux qui remontent le fleuve. Ce fut en 1833 que fut discutée pour la première fois l'idée de ces canaux, et leur construction fut commencée en 1844.

Le canal de la Pointe de Farran est long d'environ trois quarts de mille et possède une écluse; celui du Rapide Plat a quatre milles de longueur et deux écluses.

Le canal des Galops a passé par beaucoup de changements avant d'arriver à sa condition actuelle. Dans l'origine, il y avait deux canaux distincts—l'un pour éviter le rapide des Iroquois et l'autre pour éviter celui des Galops. Mais après quelques années d'expérience on s'aperçut que le canal des Iroquois n'était pas assez profond, et l'on résolut en conséquence de le relier avec le canal des Galops. Les travaux furent commencés en 1851, sous la direction de M. Page comme ingénieur dirigeant, et achevés en 1856 sous celle de G. F. Baillairgé qui lui succéda en cette qualité après sa nomination connue ingénieur en chef en octobre 1853, et tout l'ouvrage fut par la suite connue sous le nom collectif du canal des Galops.

Les dimensions des écluses (200 pieds x 45 pieds), la largeur du canal au fond (50 pieds), et celle qu'il a au niveau d'eau (90 pieds) sont les mêmes d'un bout à l'autre des trois canaux, qui sont fréquemment appelés "Canaux de Williamsbursh."

En dehors des travaux ordinaires de réparation et d'entretien, ces ouvrages n'ont passé par aucune transformation nouvelle depuis leur construction.

Toutefois, afin d'offrir plus de facilités aux bâtiments qui descendent les rapides, et pour voir si la navigation ne pourrait pas en être possible à ceux qui remontent le fleuve, le gouvernement a commencé le creusage de la partie la moins profonde des rapides, vers la tête du canal des Galops.

Canal Welland.

Le canal est sans contredit le plus important et le plus considérable de tous les grands ouvrages au moyen desquels a été établie une ligne ininterrompue de navigation entre le Saint-Laurent et les lacs de l'ouest. Il surpasse tous les autres en étendue, par la chute qu'il rachète et les nombreuses difficultés qu'il a fallu vaincre pour en assurer l'achèvement.

Entre le lac Erié et le lac Ontario, le Saint-Laurent, qui prend là le nom de rivière Niagara, coule avec une grande vitesse jusqu'à environ dix-sept milles de son embouchure. A cet endroit le courant devenu violent à l'extrême, se précipite d'une hauteur de près de 160 dans des cascades bouillonnantes et forme les plus belles chutes du monde—les chutes du Niagara.

Naturellement, une navigation continue est impossible par cette rivière, et la législature du Haut-Canada vit clairement que dans l'intérêt de la partie du pays située entre les deux lacs il était nécessaire d'établir une route artificielle qui fît face à ses besoins.

Le premier pas fut fait en 1816, mais il n'eut pas beaucoup de succès, et le projet passa par différentes phases jusqu'en 1824, époque à laquelle une compagnie à fonds social, ayant un capital de $150,000, entreprit la construction d'un canal de petites dimensions. Mais le peu d'importance du projet fit qu'on l'abandonna bientôt, et en 1825 on proposa de construire un canal assez grand pour recevoir des goëlettes et des sloops. L'entrée, sur le lac Ontario, devait être à l'embouchure du creek de Douze-Milles (Port-Dalhousie), et le terminus supérieur à la rivière Welland. Ce canal devait être alimenté par la rivière Welland, les bâtiments passant du lac Erié

au lac Ontario devaient descendre la rivière Niagara jusqu'à l'embouchure de la Welland, et de là remonter cette dernière l'espace d'environ huit milles et trois quarts, et entrer dans le canal à Port-Robinson; puis traverser une éminence au moyen d'une profonde tranchée, et descendre graduellement jusqu'au lac Ontario par des écluses.

Ces écluses devaient être en bois, de 110 pieds de longueur et 22 de largeur; la coupe en travers devait être de 26 pieds au fond et de 58 à la surface de l'eau, excepté à la grande tranchée (*Deep Cent*), où, sur une distance de deux milles, la largeur ne devait être que de 15 pieds au fond.

La profondeur devait être de 8 pieds.

Mais on reconnaissait, même à cette époque, que la navigation de la rivière Niagara offrirait de grands désavantages; et vu que le courant était très fort on doutait que les bâtiments considérablement chargés pussent remonter cette rivière. Puis, de grandes difficultés dues au manque d'argent et à une terrible épidémie qui causa beaucoup de mortalité parmi les travailleurs, arrêtèrent fréquemment les travaux.

En outre, un éboulement remplit presque toute la grande tranchée juste au moment où les travaux d'excavation achevaient. Cet accident, résultat de la légèreté du sol, fut cause que l'on renonça à l'idée d'alimenter le canal avec les eaux de la rivière Welland.

Parmi les divers plans proposés à cette époque, pour l'alimentation du canal, on choisit celui qui recommandait de se servir à cette fin des eaux de la grande rivière, tout en conservant Port-Robinson comme terminus supérieur, et Port-Dalhousie comme terminus inférieur. L'eau fut ainsi amenée au canal par une rigole alimentaire longue de 22 milles, large de 20 pieds au fond et de 40 à la surface, et profonde de 5.

Les travaux furent achevés en 1829, et des bâtiments passèrent d'un lac à l'autre le 30 novembre de cette même année.

Ce n'était là, toutefois, que le premier pas, et il devint bientôt nécessaire de songer à des améliorations et à des agrandissements. On augmenta d'abord la longueur de la principale portion du canal en le prolongeant jusqu'à Port-Colborne, sur le lac Erié, et une longueur de cinq milles de la rigole alimentaire fut incorporée au canal après avoir été préalablement agrandie. Le canal proprement dit avait 27½ milles de longueur et rachetait une chute de près de 300 pieds. Toutes les écluses, au nombre de 40, avaient 110 pieds sur 22, à l'exception des trois premières, en amont de Port-Dalhousie, dont les dimensions étaient de 130x32, et d'une, à Port-Colborne, qui avait 125 pieds x 24.

De 1833 à 1841, on n'entreprit pas d'améliorations, mais de 1842 à 1848, le gouvernement, qui avait alors le contrôle du canal, en élargit le fond jusqu'à 21 pieds, et remplaça les 36 écluses en bois par 27 écluses en pierre de taille, dont les dimensions étaient de 150 pieds x 26½ avec 8½ pieds d'eau sur les buses.

La rigole alimentaire de la grande rivière fut convertie en un canal navigable ayant 26 pieds de largeur au fond et de 60 à 70 pieds à la surface de l'eau; les havres de Port-Dalhousie et de Port-Colborne furent agrandis; les écluses, à ces ports, furent reconstruites en pierre, et on leur donna 200 pieds de longueur sur 45 de largeur, avec 9½ pieds d'eau sur les buses. Enfin, la branche de Port-Maitland (1¾ mille) fut construite avec une écluse en pierre de 185x45, rachetant une chute de 8½ pieds.

Pendant la construction de ces ouvrages on s'aperçut que la Grande Rivière ne pourrait pas fournir constamment l'eau nécessaire, particulièrement pendant les périodes de grandes sècheresse; et afin de remédier à cet inconvénient on décida de mettre à exécution l'ancien plan, qui consistait à alimenter le canal avec les eaux du lac Erié, en adoptant son niveau comme le point de partage du canal (qui devait être baissé de 8 pieds), et l'on construisit aussi une écluse pour descendre de la rigole alimentaire dans le canal proprement dit. Cet ouvrage fût commencé en 1846. En 1853, la largeur du fond du bief de partage fut portée à 50 pieds, et la section entière du canal fut approfondie de manière à donner dix pieds d'eau sur les buses d'écluse.

En 1870, le gouvernement, voyant que la capacité du canal Welland n'était plus proportionnée aux besoins du commerce, résolut d'exécuter de nouvelles améliorations, et l'échelle suivante pour tous les canaux fut fixée par une commission nommée aux fins d'examiner les voies de navigation en général, et de s'assurer des meilleurs moyens à prendre pour augmenter leur utilité, savoir :—pour les écluses, 270 x 45 pieds ; largeur moyenne au fond du lit des canaux, 100 pieds ; profondeur en général, 13 pieds ; et 12 pieds d'eau sur les buscs d'écluse.

En 1872, M. J. Page, ingénieur en chef des travaux publics, soumit à son département, pour l'agrandissement du canal Welland, un plan basé sur cette échelle. Les conclusions de ce rapport, bien qu'ayant rencontré une vive opposition de la part de MM. Keefer, Gzowski et McAlpine, furent acceptées en entier par le département, et l'on commença les travaux en 1873. Sur recommandation faite au gouvernement en avril 1875, on modifia le plan primitif de l'agrandissement de manière à donner 14 pieds d'eau sur les buscs d'écluse, ce qui fut approuvé et accepté par le gouvernement, et l'on prit des mesures pour établir les seuils des écluses à la profondeur voulue.

Les travaux seront probablement achevés en 1880 ; la longueur totale du canal agrandi sera de 26¾ milles, et l'ascension par les écluses 336¾ pieds.

Exposition de Paris.

Il est comparativement facile aux habitants de notre pays de se faire une idée de la somme de travail et d'énergie nécessaire pour entreprendre et mener à bonne fin des travaux d'une pareille importance ; mais pour les habitants de l'Europe, qui parfois savent peu de choses du Canada, il est évident qu'il faut plus qu'une simple énumération de faits, vu qu'il est très important de faire connaître à l'étranger que le Canada n'est plus ce que l'on a (il n'y a pas longtemps) représenté qu'il était, savoir, un pays comparativement peu avancé.

On a pensé que le meilleur moyen de populariser en France et ailleurs les ressources du Canada, était de représenter exactement, à l'aide de cartes, de dessins et de modèles, les grands ouvrages construits jusqu'à ce jour dans le pays, à l'exposition universelle qui doit être ouverte sous peu à Paris.

De bonne heure, l'automne dernier, l'honorable M. Mackenzie enjoignit à l'ingénieur en chef, M. Page, de faire préparer des dessins indiquant la configuration générale ainsi que les détails de construction du canal Lachine et du canal Welland, vu que ces deux ouvrages étaient les plus importants et réunissaient les améliorations les plus récentes. Et afin de donner une idée encore plus claire des travaux, on construisit deux modèles en bois représentant une écluse complète avec portes, appareils de fonctionnement et de suspension, rigoles alimentaires, déversoirs, chemins de halage, etc. Ces modèles furent achevés le 8 courant, et l'on permit au public de venir les visiter avant de les envoyer en Europe.

On estime à plus de 2,000 le nombre de personnes qui visitèrent les salles pendant que ces modèles y étaient exposés.

Carte du canal Welland.

Cette carte—de 13 pieds sur 9—a été préparée par MM. O'Donnell et Howard, sous la direction de M. Munro, I. C.

Le dessin en est magnifique, et la série de photographies qui l'entourent lui donne une physionomie attrayante et a été beaucoup admirée. Ces photographies représentent les chutes de Niagara, le pont suspendu et quelques-uns des ouvrages les plus importants du canal.

La principale partie de la carte fait voir la ligne entière du canal ainsi que le pays environnant. Au-dessous se trouvent la nouvelle voie depuis Port-Dalhousie jusqu'à Thorold, et un profil complet de la partie que l'on est en train d'agrandir. A droite et à gauche sont groupés les dessins détaillés des constructions suivantes, savoir :—l'aqueduc de Welland, Port-Colborne, une écluse, un déversoir régulateur, et un tunnel pour le chemin de fer Grand Occidental.

L'apparence de l'ouvrage entier est très belle, et ceux qui ont contribué à sa préparation peuvent à bon droit s'enorgueillir de leur succès.

Carte du canal de Lachine.

Cette carte offre d'abord une vue générale de la ligne du canal depuis le port de Montréal jusqu'à Lachine, puis un profil complet de cette ligne et divers dessins détaillés et coupes tant verticales qu'horizontales, montrant les ponts, les aqueducs, les déversoirs, les portes, etc. ; groupés avec goût autour du dessin principal. C'est un dessin complet fait à la plume et à l'encre. Je n'exagère rien en disant que c'est une véritable œuvre d'art, exécutée avec le plus grand soin, et parfaitement exacte dans chaque détail. L'harmonie conservée entre les diverses parties, la délicatesse des lignes, l'élégance et le fini général du travail, dénotent chez ceux qui y ont pris part un rare talent et une connaissance parfaite de leur art. Le prix en est rehaussé par le fait que ce n'est pas ainsi qu'on pourrait le supposer, une simple copie, mais bien une compilation entièrement originale. Cette carte a été préparée par M. Michaud, aidé de MM. Boulay et Bourgeois, sous la direction de M. G. F. Bailliargé, ingénieur surveillant des canaux, etc., de la province de Québec.

Modèles.

Les modèles d'écluse—au nombre de deux—ont été faits dans le but d'expliquer au visiteur, mieux qu'on ne pourrait le faire à l'aide de dessins, la disposition générale d'une écluse, y compris ses pertuis, déversoirs, chemins de halage et ponts, portes, etc.

Le plus grand a 12 pieds de longueur, 3 pieds 9 pouces de largeur et environ 8 pouces de hauteur. Il représente dans la proportion de 0.01 (1 à 100) une écluse de 270 pieds sur 45, avec ses enclaves et partie de ses murs en aile d'amont et d'aval, ainsi que le déversoir d'alimentation, y compris ses vannes régulatrices qui servent à maintenir une hauteur d'eau uniforme lorsqu'on fait passer un bâtiment par l'écluse. Ce modèle, bien qu'il soit entièrement en bois, est si habilement peint, que l'imitation de pierre de taille, de maçonnerie en moellons bruts, et de chemins de halage est propre à tromper même un œil exercé.

Le second modèle, qui a $5\frac{1}{4}$ pieds de longueur sur $4\frac{1}{3}$ pieds de largeur et 3 de hauteur, représente les portes d'une écluse avec leur appareil de fonctionnement, dans la proportion de 0.05 (1 à 20). C'est une reproduction en miniature de la plus grande exactitude. Rien de ce qui fait partie de la construction, tels que boulons, liens, chaînes, etc., n'a été oublié. L'appareil de suspension pour les portes est celui qui a été récemment inventé et breveté par M. T. B. Townsend, l'un des ingénieurs du département des travaux publics, et il constitue une amélioration très importante. Les ouvrages en acier et en cuivre, qui sont remarquablement bien finis, sortent des ateliers de M. Chanteloup, de Montréal. Les dessins de ces modèles ont été faits, sous la direction de M. Page, par M. R. Steckel, mathématicien distingué, employé en qualité de l'un des sous-ingénieurs du département. Ce monsieur a eu l'aide de M. J. C. Taché, comme dessinateur, et de M. Jos. Vincent comme modeleur.

A. GOBEIL.

Mai 1878.

ANNEXE No 41.

DÉPENSES

FAITES PAR LE

GOUVERNEMENT PROVINCIAL

DE

L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

POUR LES

TRAVAUX DE HAVRES

AVANT L'ENTRÉE DE CETTE PROVINCE DANS LA CONFÉDÉRATION, LE 1er JUILLET 1873,

AUSSI

LE REVENU PERÇU PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL SUR LES TRAVAUX DE PORTS ET LES PONTS, DEPUIS LE 1er AVRIL 1873 JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1882.

ANNEXE

ETAT indiquant les dépenses faites par le gouvernement local de l'Ile du province dans la Confédération,

(N° 32454.) TABLEAU I.

N°	Nom du port, etc.	1831.	1832.	1833.	1834.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Bédèque	.....	.....	.....	129 78
2	Brudenell et Montague	.....	122 47	97 33	171 96
3	Havre de Charlottetown	1,402 00	1,651 45	1,849 33	3,210 31
4	Crapaud	.....	.....	.....	.....
5	Rivières Hillsboro' et Elliott	162 22	97 33	.....	.....
6	Malpèque ou baie de Richmond	369 87	95 30	32 04	32 04
7	New London	.....	.....	.....	.....
8	Orwell	.....	.....	.....	.....
9	Pinette	.....	.....	.....	.....
		1,934 09	1,966 55	1,978 70	3,544 09

TABLEAU II.

N°	Nom du port, etc.	Reporté, 1831-40.	1841.	1842.	1843.	1844.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Bédèque	1,401 60	882 49	788 40	697 55	.....
2	Brudenell et Montague	2,324 63	195 48	109 50	181 69	207 65
3	Cable Head	.....	.....	103 82	178 44	.....
4	Cardigan	.....	.....	64 89	.....	38 93
5	Havre de Charlottetown	10,916 05	1,248 03	2,476 57	2,422 17	4,784 42
6	Crapaud	194 66	129 77	113 56	64 89	.....
7	Grande Rivière, lot 55	.....	97 33	303 35	207 64	184 93
8	Rivières Hillsboro' et Elliott	622 92	.....	.....	.....	.....
9	Malpèque ou baie de Richmond	2,913 91	363 38	64 89	64 89	454 22
10	Havre de Murray	.....	.....	48 67	25 96	.....
11	New-London	827 33	.....	22 71	.....	97 33
12	Orwell	64 89	.....	.....	162 22	268 20
13	Pinette	324 44	162 22	.....	.....	81 11
14	Baie de Pownall.	.....	.....	.....	.....	.....
15	Rustico	.....	.....	.....	.....	.....
16	Baie Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
17	Souris	.....	.....	145 46	81 11	.....
		19,590 43	3,078 70	4,241 82	4,086 56	6,116 79

No 41.

Prince-Edouard pour ses havres, jetées, etc., depuis 1831 jusqu'à la date de l'entrée de la 1er juillet 1873.

—1831-40.

1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	Total, 1831-40. A reporter.	No.
$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	194 67	162 22	162 22	752 71	1,401 60	1
149 24	551 56	97 33	956 30	97 33	81 11	2,324 63	2
.....	1,750 38	454 22	486 67	79 25	32 44	10,916 05	3
.....	.....	.....	.....	162 22	32 44	194 66	4
.....	.....	.....	363 37	.....	.....	622 92	5
.....	146 00	.....	405 55	788 40	1,044 71	2,913 91	6
.....	454 22	.....	324 44	48 67	.....	827 33	7
.....	.....	.....	.....	64 89	.....	64 89	8
.....	.....	.....	324 44	.....	.....	324 44	9
149 24	2,902 16	746 22	3,022 99	1,402 98	1,943 41	19,590 43	

—1841-50.

1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	Total, 1831-50, A reporter.	No.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
480 44	.....	.....	.....	.....	.....	4,255 48	1
.....	.....	32 60	64 89	48 67	48 67	3,213 78	2
19 47	.....	48 67	.....	.....	.....	350 40	3
38 93	.....	.....	.....	.....	.....	142 75	4
561 29	764 83	397 72	48 67	.....	81 11	23,700 86	5
.....	.....	.....	.....	.....	32 44	535 32	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	793 25	7
.....	.....	38 93	97 33	.....	.....	759 18	8
107 07	.....	97 33	48 67	.....	.....	4,114 36	9
64 89	.....	.....	.....	.....	.....	139 52	10
155 73	.....	64 89	97 33	.....	.....	1,265 32	11
8 11	8 11	.....	.....	129 78	129 78	771 09	12
.....	.....	.....	.....	9 73	9 73	587 23	13
.....	.....	97 33	81 11	.....	.....	178 44	14
97 33	.....	55 16	162 22	.....	25 96	340 67	15
81 11	.....	259 55	64 89	22 71	19 47	447 73	16
.....	.....	.....	324 44	162 22	162 22	875 45	17
1,614 37	772 94	1,092 18	989 55	373 11	509 38	42,465 83	

ETAT indiquant les dépenses faites par le gouvernement

TABLEAU III

N°	Nom du port, etc.	Reporté, 1831–50.	1851.	1852.	1853.	1854.
		$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Bédèque	4,250 48	.....	.....	506 95	194 67
2	Brudenell et Montague	3,213 78	324 44	129 78	1,004 96	343 91
3	Cable Head	350 40	.....	.....	.....	.....
4	Cardigan	142 75	120 44	164 65	113 39	138 87
5	Cascumpèque	.....	.....	.....	162 22	97 33
6	Havre de Charlottetown	23,700 86	32 44	1,080 40	935 00	496 40
7	Crapaud	535 32	129 78	328 60	330 06	380 24
8	Grande Rivière, lot 55	793 25	16 22	48 67	50 12	22 71
9	Rivières Hillsboro' et Elliott	759 18	.....	.....	97 33	.....
10	Malpèque ou baie Richmond	4,114 36	71 38	240 08	313 74	506 14
11	Havre de Murray	139 52	.....	32 44	60 02	71 38
12	New-London	1,265 32	32 44	.....	75 27	.....
13	Orwell	771 09	32 44	379 59	77 22	.....
14	Pinette	587 23	.....	210 89	.....	.....
15	Baie Pownall	178 44	48 67	32 44	486 67	.....
16	Rustico	340 67	.....	81 11	.....	.....
17	Baie Saint-Pierre	447 73	64 89	146 00	149 24	199 53
18	Souris	875 45	162 22	61 64	19 47	25 96
19	Iles Wood	.....	.....	.....	.....	.....
		42,465 83	1,035 36	2,936 29	4,381 66	2,477 14

TABLEAU IV

No.	Nom du port, etc.	Reporté, 1831-60.	1861.	1862.	1863.	1864.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Bédèque	6,538 01	421 78	470 44	274 15	2,101 87
2	Brudenell et Montague	6,118 57	115 02	554 48	130 83	427 93
3	Cable Head	350 40	.....	.....	.....	.....
4	Cardigan	1,669 20	.....	.....	40 23	90 03
5	Cascumpèque	729 99	.....	41 69	69 43	16 22
6	Havre de Charlottetown	42,104 33	430 58	.....	55 16	1,849 53
7	Cove-Head	.....	.....	.....	.....	.....
8	Crapaud	3,496 23	35 28	32 44	1,609 25	859 78
9	Grande Rivière, lot 55	1,644 47	12 67	8 27	92 96	142 00
10	Rivières Hillsboro' et Elliott	3,797 84	623 74	335 80	221 43	.....
11	Malpèque ou baie Richmond	6,503 28	174 55	210 89	220 62	536 42
12	Havre de Murray	957 12	.....	.....	186 55	97 33
13	New-London	1,533 63	64 89	21 90	.....	.....
14	Orwell	2,684 33	100 58	54 02	.....	479 24
15	Pinette	863 01	25 96	97 41	8 84	.....
16	Baie Pownall	1,029 46	97 33	.....	16 22	162 52
17	Rustico	504 35	.....	29 20	95 70	.....
18	Baie Saint-Pierre	1,837 79	48 67	83 54	.....	908 44
19	Souris	1,423 76	38 56	257 93	530 47	783 25
20	Tignish	.....	.....	.....	.....	.....
21	Pointe Ouest	.....	.....	.....	.....	.....
22	Iles Wood	282 10	.....	.....	.....	205 58
		84,067 87	2,189 61	2,198 01	3,551 84	8,660 14

local de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

—1851-1860.

1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	Total, 1831-60, A reporter.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
163 11	949 12	121 66	64 89	214 13	73 00	6,538 01	1
284 05	247 04	293 87	40 55	86 95	149 24	6,118 57	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	350 40	3
389 33	227 11	.....	280 20	32 44	60 02	1,669 20	4
162 22	308 22	.....	.....	.....	.....	729 99	5
1,887 90	6,519 51	5,868 22	1,003 53	203 36	376 71	42,104 38	6
431 51	398 09	210 89	294 27	231 98	225 49	3,496 23	7
194 67	204 13	184 93	32 44	.....	97 33	1,644 47	8
622 93	343 91	279 02	470 44	554 40	670 63	3,797 84	9
558 05	68 13	24 66	162 22	116 80	327 72	6,503 28	10
146 00	131 40	32 44	107 07	129 78	107 07	957 12	11
.....	.....	.....	.....	.....	160 60	1,533 63	12
270 59	19 47	532 09	308 22	77 87	215 75	2,684 33	13
.....	19 47	.....	.....	16 22	29 20	863 01	14
.....	87 60	.....	.....	.....	195 64	1,029 46	15
.....	.....	.....	17 68	64 89	.....	504 35	16
170 33	178 44	74 62	60 02	32 28	314 71	1,837 79	17
.....	246 58	32 44	.....	.....	.....	1,423 76	18
.....	.....	.....	.....	282 10	.....	282 10	19
5,280 69	9,948 22	7,654 84	2,841 53	2,043 20	3,003 11	84,067 87	

—1861-1870.

1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.	Total, 1831-70, A reporter.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
2,167 29	48 67	37 93	260 63	1,509 61	2,362 07	16,192 45	1
949 52	999 01	715 40	255 58	1,185 84	2,942 99	14,395 17	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	350 40	3
88 33	.....	73 65	741 90	536 42	631 16	3,870 92	4
.....	178 44	255 49	1,780 39	.....	.....	3,071 65	5
1,149 59	347 15	3,073 98	2,061 92	783 41	444 01	52,299 66	6
.....	.....	.....	.....	243 33	259 55	502 88	7
404 74	112 18	506 14	.....	1,307 51	103 26	8,466 81	8
276 92	43 64	243 34	246 57	431 11	201 16	3,343 11	9
752 71	1,209 09	2,183 79	1,968 30	2,735 26	1,744 54	15,572 50	10
258 74	505 08	744 92	682 95	414 20	1,390 07	11,641 72	11
42 18	.....	.....	680 04	192 56	760 50	2,916 28	12
.....	248 19	130 81	1,003 34	212 11	595 84	3,810 71	13
51 91	31 47	360 06	.....	1,531 38	.....	5,292 99	14
1,566 25	535 33	127 34	.....	.....	1,081 95	4,306 09	15
65 21	.....	413 66	.....	.....	441 65	2,226 05	16
81 11	569 40	.....	145 36	777 04	304 57	2,506 73	17
97 33	116 80	509 38	473 69	2,350 28	801 38	7,227 30	18
441 25	251 20	1,740 81	986 31	421 78	637 00	7,512 32	19
.....	.....	.....	.....	1,395 11	2,280 41	3,675 52	20
.....	.....	1,460 00	1,575 99	470 44	.....	3,506 43	21
950 62	1,794 17	136 27	378 52	1,078 65	566 97	5,392 88	22
9,343 70	6,989 82	12,712 97	13,241 49	17,576 04	17,549 08	178,080 57	

ETAT indiquant les dépenses faites par le gouvernement local de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Fin.*

TABLEAU V.—1871-1873.

Numéro.	Nom du port, etc.	Reporté, 1831-70.	1871.	1872.	1873.	Total, 1831 au 1er juillet 1873.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Bédèque	16,192 45	340 01	55 75	315 50	16,903 71
2	Brudenell et Montague	14,395 17	1,894 37	1,198 43	104 00	17,591 97
3	Cable-Head	350 40	.....	.....	.....	350 40
4	Anse de Campbell	.....	.....	4,030 11	500 00	4,530 11
5	Cardigan	3,870 92	.....	24 61	17 00	3,912 53
6	Cascumpèque	3,071 65	34 06	.....	.....	3,105 71
7	Havre de Charlottetown	52,299 66	1,563 64	376 82	672 33	54,912 45
8	Cove-Head	502 88	.....	.....	.....	502 88
9	Crapaud	8,466 81	972 92	1,167 42	610 00	11,217 15
10	Grande-Rivière, lot 55	3,343 11	232 46	2,340 18	275 00	6,190 75
11	Rivières Hillsboro' et Elliott	15,572 50	376 36	1,596 49	345 26	17,890 61
12	Malpèque ou baie Richmond	11,641 72	2,860 93	1,092 82	10 00	15,605 47
13	Port de Murray	2,916 28	34 05	223 00	541 08	3,714 41
14	New London	3,810 71	64 89	.....	200 00	4,075 60
15	Orwell	5,292 99	1,010 00	2,097 77	.....	8,400 76
16	Pinette	4,306 09	2,107 19	.....	.....	6,413 28
17	Baie Pownall	2,226 05	12 98	567 93	.....	2,806 96
18	Rustico	2,506 73	15 41	94 56	.....	2,616 70
19	Baie Saint-Pierre	7,227 30	54 83	8 11	.....	7,290 24
20	Souris	7,512 32	2,590 68	1,643 78	.....	11,746 78
21	Tignish	3,675 52	1,216 66	2,660 17	596 71	8,149 06
22	Pointe Ouest	3,506 43	.....	2,946 33	149 00	6,601 76
23	Ile Wood	5,392 88	897 09	3,561 76	.....	9,851 73
		178,080 57	16,278 53	25,686 04	4,335 88	224,381 02

ETAT de la dépense du gouvernement local de l'Ile du Prince-Edouard, pour les ports, jetées, etc, depuis la date de l'entrée de la province dans la Confédération, le 1er juillet 1873, jusqu'au 31 décembre 1882.

Numéro.	Nom du port, etc.	1er juillet au 31 déc. 1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	Total.	Numéro.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Bedeque (Summerside)	1,546 54	1,140 50	274 68	7,954 95	280 00	.....	152 40	627 52	57 50	50 35	12,084 44	1
2	Brudenell (Georgetown)	515 37	4,218 43	1,807 39	558 40	97 70	512 00	1,804 25	98 00	248 25	1,044 21	10,904 00	2
3	Belle Crique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	281 81	281 82	281 82	.....	845 45	3
4	Anse de Campbell	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	4
5	Cardigan	33 00	34 00	4 00	1,064 00	145 00	2,300 00	1,290 70	32 00	22 00	50 00	4,974 70	5
6	Cascumpèque	134 00	70 00	.....	115 00	.....	.....	513 48	96 58	63 28	.....	992 34	6
7	Charlottetown	2,930 67	854 77	5,497 27	1,342 96	4,514 89	1,853 97	2,310 23	2,126 24	1,685 44	2,645 88	25,762 32	7
8	Crapaud	1,099 95	3,204 45	2,571 21	2,268 20	250 00	3,094 00	28 00	54 00	581 50	1,189 25	14,340 56	8
9	Grande Rivière	50 00	3,519 57	.....	679 67	891 00	.....	448 00	211 55	225 38	264 50	6,286 67	9
10	Little Sands	.....	.....	.....	.....	.....	831 90	.....	831 90	.....	.....	1,663 80	10
11	Malpèque	166 00	352 00	890 18	2,005 00	1,230 00	10 00	2,577 00	30 00	14 50	234 00	7,508 68	11
12	Montague	155 34	48 50	910 75	25 00	.....	353 00	1,288 75	11 00	11 75	358 45	3,162 54	12
13	Port de Murray	509 15	1,549 03	267 67	89 00	.....	598 00	194 00	355 00	214 00	72 25	3,848 10	13
14	New-London	98 00	30 00	937 00	243 00	197 50	5 00	15 00	392 66	260 84	60 00	2,239 00	14
15	Orwell	1,665 65	1,565 84	1,126 71	1,132 29	3,310 71	173 23	1,464 10	10 50	203 16	944 66	11,596 85	15
16	Pinette	250 00	.....	.....	12 50	1,535 00	29 00	40 00	.....	28 00	97 00	1,991 50	16
17	Port-Hill	125 00	.....	44 00	.....	.....	.....	72 00	.....	970 10	.....	1,211 10	17
18	Pownall	913 52	320 25	970 20	61 10	573 00	778 90	224 00	221 00	38 92	176 13	4,277 02	18
19	Rustico	24 00	7 00	100 00	627 05	.....	.....	.....	.....	.....	2 00	760 05	19
20	Baie Saint-Pierre	50 00	702 00	143 86	92 72	1,449 00	4 00	78 00	38 00	635 00	25 00	3,217 58	20
21	Souris	.....	525 00	525 00	12 00	.....	.....	.....	55 00	.....	.....	77 50	21
22	Tignish	135 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135 26	22
23	Pointe Ouest	.....	.....	.....	.....	2,625 00	567 50	483 90	.....	550 00	.....	4,226 40	23
24	Iles Wood	.....	.....	.....	1,061 05	1,061 05	1,061 06	1,061 06	.....	.....	.....	4,244 20	24
		10,501 45	17,621 59	15,550 17	19,340 89	18,159 85	12,171 56	14,326 68	5,472 77	6,091 44	7,[illegible] 68	126,450 08	

ETAT indiquant les péages et droits perçus par le gouvernement local de la province de l'Ile du Prince-Edouard, aux jetées ci-dessous mentionnées, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882.

Numéro.	Nom du port, etc.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	Total.	Numéro.
		cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	
1	Bédèque (Summerside)	1,102 47	1,047 60	994 77	17 00	48 00	52 00	54 00	60 46	84 92	54 50	3,515 72	1
2	Brudenell (Georgetown)	6 25	339 21	247 78	179 25	199 00	238 66	162 75	141 70	134 05	135 25	1,783 90	2
3	Cardigan	19 47	16 52	.....	9 05	18 00	21 50	70 00	42 00	28 00	.....	224 54	3
4	Cascumpèque	.....	130 00	.....	.....	201 00	160 00	120 00	100 00	100 00	70 00	881 00	4
5	Charlottetown	22 71	84 89	70 53	102 00	125 78	90 92	117 99	94 05	37 43	45 00	791 30	5
6	Crapaud	.....	62 00	52 00	12 00	120 00	105 00	130 00	200 85	112 47	.....	794 32	6
7	Grande rivière	19 59	18 62	9 00	42 00	10 00	10 00	65 50	82 52	113 88	193 40	564 51	7
8	Malpèque ou baie Richmond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52 81	32 34	85 15	8
9	Montague	.....	64 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64 50	9
10	Havre de Murray	.....	35 00	45 50	36 20	85 60	32 00	22 00	43 00	22 00	.....	321 30	10
11	New-London	.....	14 00	18 00	10 00	71 00	48 00	52 50	20 00	45 00	16 00	294 50	11
12	Orwell	69 00	128 00	73 54	74 80	117 33	140 00	139 00	65 00	155 00	60 00	1,021 67	12
13	Pin tte	.....	.....	1 63	11 00	1 04	.....	.....	.....	.....	.....	13 67	13
14	Port-Hill	.....	.....	15 00	.....	.....	21 00	.....	.....	21 00	25 00	82 00	14
15	Baie Pownall	29 00	23 25	.....	72 00	45 00	46 00	25 00	45 00	46 00	46 00	377 25	15
16	Baie Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	12 00	4 64	2 00	.....	.....	.....	18 64	16
17	Souris	.....	10 00	11 00	.....	.....	12 50	.....	.....	6 15	.....	39 65	17
18	Pointe Ouest	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 20	.....	.....	20 20	18
		1,268 49	1,973 59	1,538 75	565 30	1,053 75	982 22	960 74	914 78	958 71	677 49	10,893 82	

ETAT indiquant les péages et les droits perçus par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, aux jetées et ponts ci-dessous mentionnés, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882.

Numéro.	Nom du port, etc.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	Total.	Numéro.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Cardigan	.....	70 50	.....	.....	6 00	72 50	.....	.....	.....	.....	149 00	1
2	Charlottetown	.....	15 00	15 00	20 00	20 00	.....	53 83	42 39	45 50	.....	211 72	2
3	Montague	138 26	46 50	154 00	206 36	331 67	285 00	341 00	290 00	296 00	.....	2,088 79	3
4	Havre de Murray	.....	.....	.....	.....	10 00	30 00	27 00	28 00	40 00	30 00	165 00	4
5	New-London	20 25	20 52	14 00	3 00	21 00	25 50	31 00	38 50	30 00	30 00	233 77	5
6	Orwell	63 38	49 12	82 00	167 00	144 00	145 50	164 50	175 00	178 50	185 50	1,354 50	6
7	Pinette	.....	45 00	58 00	89 70	42 00	49 00	51 00	32 00	22 00	6 00	394 70	7
8	Rustico	12 40	15 99	51 32	103 46	8 42	.....	36 77	8 00	23 72	7 00	267 08	8
		234 29	262 63	374 32	589 52	583 09	607 50	705 10	613 89	635 72	258 50	4,864 56	

RELEVÉ des dépenses faites par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, pour ses ports, jetées, etc, depuis 1831 jusqu'au 31 décembre 1882.

Nom du port.	De 1831 au 1er juillet 1873.	Du 1er juillet au 31 déc. 1882.	Total.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Bédèque (Summerside)	16,903 71	12,084 44	28,988 15	Y compris $1,250.08 pour la baie d'Egmont.
Brudenell (Georgetown)	*8,795 98	10,904 00	19,699 98	Y compris $2,346.03 pour la baie Sainte-Marie; $1,398.91 pour l'Eturgeon.
Belle Crique	.....	845 45	845 45	
Cable-Head	350 40	.....	350 40	
Anse de Campbell	4,530 11	100 00	4,630 11	
Cardigan	3,912 53	4,974 70	8,887 23	
Cascumpèque	3,105 71	992 34	4,098 05	
Charlottetown	54,912 45	25,762 32	80,674 77	
Cove-Head	502 88	.....	502 88	
Crapaud	11,217 15	14,340 56	25,557 71	Y compris $12,978.11 pour le Cap-Traverse; $1,003 95 pour le creek de Neuf-Milles, et $3,413.15 pour Tryon.
Grande-Rivière	6,190 75	6,286 67	12,477 42	Y compris $1,339.17 pour la baie Fortune.
Rivières Hillsboro et Elliott	17,890 61	.....	17,890 61	
Little Sands	.....	1,663 80	1,663 80	
Malpèque ou baie de Richmond	15,605 47	7,508 68	23,114 15	
Montague	*8,795 99	3,162 54	11,958 53	
Havre de Murray	3,714 41	3,848 10	7,562 51	
New-London	4,075 60	2,239 00	6,314 60	
Orwell	8,400 76	11,596 85	19,997 61	
Pinette	6,413 28	1,991 50	8,404 78	
Port Hill	.....	1,211 10	1,211 10	
Baie de Pownall	2,806 96	4,277 02	7,083 98	
Rustico	2,616 70	760 05	3,376 75	
Baie Saint-Pierre	7,290 24	3,217 58	10,507 82	
Souris	11,746 78	77 50	11,824 28	Y compris $2,562.36 pour la baie de Rollo.
Tignish	8,149 06	135 26	8,284 32	
Pointe de l'Ouest	6,601 76	4,226 40	10,828 16	
Iles Wood	9,851 73	4,244 22	14,095 95	
Total	224,381 02	126,450 08	350,831 10	

*De 1831 à 1873, un seul compte a été tenu pour les dépenses faites à l'égard des ports de Brudenell et de Montague. Dans l'état ci-dessus, la moitié du montant total a été placé en regard de chacun.

ANNEXE No 42.

PARTIE I.

ETAT

INDIQUANT

1. LE REVENU TIRÉ DES OUVRAGES PUBLICS MENTIONNÉS;

2. LES DÉDUCTIONS FAITES DU REVENU POUR LES FRAIS D'EXPLOITATION, LES RÉPARATIONS, L'ADMINISTRATION, ETC.;

3. LE NOMBRE ET LE TONNAGE DES BATIMENTS QUI SONT PASSÉS PAR LES CANAUX DU CANADA—AUSSI, LE NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR CES CANAUX,

DU

1er JUILLET 1867

AU

30 JUIN 1877.

PAR

O. DIONNE, comptable.

No. 36,026.

ANNEXE

Etat indiquant le revenu tiré des ouvrages

CHEMINS

Numéro.	Nom de l'ouvrage.	Exercice expiré le 1868. I.	1868. $ cts.	1869. I.	1869. $ cts.	1870. I.	1870. $ cts.	1871. I.	1871. $ cts.	1872. I.	1872. $ cts.
1	Nouvelle-Ecosse.....	26	247,220 98	26	260,285 25	19	273,028 56	20	292,667 27	21	354,728 80
2	Nouveau-Brunswick	26	166,758 42	26	179,827 42	19	198,525 29	20	251,456 37	21	294,059 16
3	L'Intercolonial	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Ile du Prince-E.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, ch. de fer.	.....	413,979 40	.....	440,112 67	.....	471,553 85	.....	544,123 64	.....	648,787 96

CA

PÉAGES,

1	Canal St-Pierre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Canaux St-Laurent.	9	71,747 58	9	72,362 24	45	76,791 06	71	91,935 21	72	98,315 78
3	Canal Welland	5	230,444 29	5	242,660 69	41	251,482 39	67	287,046 54	77	256,838 03
4	do Baie Burlington	17	14,862 75	17	8,004 54	53	8,459 79	75	7,550 09	82	8,873 27
5	Ottawa et Rideau ..	25	18,582 59	25	17,255 96	61	20,427 95	85	27,026 73	97	38,427 00
6	Ecluse de Ste-Anne	21	8,046 12	21	8,034 14	57	10,049 51	79	7,445 20	87	2,991 98
7	Canal Rideau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	Chambly et St-Ours	13	35,358 83	13	33,312 00	49	41,809 36	82	36,948 07	92	30,669 60
9	Distr. de Newcastle.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, péages, etc.	.....	†379,042 16	.....	†381,629 57	.....	†409,020 06	.....	457,951 84	.....	436,115 66

LOYERS DE POUVOIRS

1	St-Laurent, savoir :										
	Lachine.....							(20	13,436 00	25	11,483 00
	Beauharnois	9	15,211 62	9	13,040 42	45	7,389 78	(20	1,257 00	25	1,357 00
	Cornwall							(20	880 00	25	510 00
	Williamsburgh.							(20	662 00	25	640 00
2	Welland	21	6,443 36	5	3,527 71	41	9,194 93	20	7,242 93	25	6,023 69
3	Baie de Burlington.	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Canaux de l'Ottawa	25	§1,265 00	.....	.....	61	245 53	.....	.....	25	692 00
5	Ecluse de Ste-Anne	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	Canal Rideau.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	696 50	25	1,154 59
7	Chambly et St-Ours	13	20 00	13	20 00	49	26 67	20	70 00	25	50 00
8	District Newcastle.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	60 00	25	40 00
9	Divers.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	1,895 31
	Totaux, loyers....	.....	†22,939 98	.....	†16,588 13	.....	‡16,856 91	.....	24,304 43	.....	23,845 59
	Grands totaux, canaux.....	.....	401,982 14	.....	398,217 70	.....	425,876 97	.....	482,256 27	.....	459,961 25

*Par arrêté du conseil en date du 9 novembre 1872, ces chemins de fer ont été reconstruits sous le nom de "l'Intercolonial."

†Compilés d'après les "Tableaux du commerce et de la navigation.'

‡Pour cette année et les suivantes, la compilation a été faite d'après les rapports du revenu de l'intérieur.

§Y compris le canal Rideau.

No 42.

publics pour les années suivantes.

DE FER.

30 juin. 1873. I.	1873. $ cts.	1874. I.	1874. $ cts.	1875. I.	1875. $ cts	1876. I.	1876. $ cts.	1877. I.	1877. $ cts.	Total pour 10 ans expirés le 30 juin 1877. $ cts.	Numéro.
} ...	*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... {	1,427,930 86	1
										1,090,626 66	2
19	703,458 26	21	893,430 17	23	879,913 11	23	878,077 52	23	1,154,445 35	4,509,324 41	3
.....	.....	.....	.....	23	24,493 99	23	118,060 96	23	130,664 92	273,219 87	4
.....	703,458 26	.....	893,430 17	.....	904,407 10	.....	996,138 48	.....	1,285,110 27	7,301,101 80	

NAUX.

AMENDES, ETC.

100	244 84	95	497 55	100	647 87	108	654 90	.....	.....	2,045 16	1
79	98,120 85	79	100,741 33	83	90,091 81	91	88,534 27	97	81,369 84	870,009 97	2
74	259,461 12	75	302,891 49	79	228,125 69	87	215,326 81	03	218,779 13	2,493,056 18	3
84	6,626 37	82	4,523 41	87	4,368 00	95	4,013 66	101	3,792 65	71,074 53	4
89	31,727 79	86	45,990 96	91	40,123 55	99	34,867 95	105	43,361 93	317,792 41	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,566 95	6
99	28,125 61	94	9,236 83	99	6,982 96	107	6,153 43	113	5,259 09	55,757 92	7
94	34,961 34	90	27,129 45	95	22,066 93	103	22,612 92	109	20,727 24	305,595 74	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	109	100 34	115	663 78	764 12	9
.....	459,267 92	.....	491,011 02	.....	392,406 81	.....	372,264 28	.....	373,953 66	4,152,662 98	

D'EAU ET AUTRES.

23	11,981 00	25	11,148 00	27	11,169 00	27	11,206 70	27	10,879 00		
23	1,387 00	25	1,710 35	27	1,257 00	27	1,289 30	27	1,017 00	135,655 17	1
23	610 00	25	160 00	27	1,763 50	27	282 50	27	1,075 00		
23	664 00	25	650 00	27	580 00	27	608 00	27	351 00		
23	2,841 46	25	2,927 85	27	5,082 09	27	3,085 00	27	2,457 40	48,826 42	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3
23	580 00	25	680 00	27	601 00	27	584 00	27	585 00	5,232 53	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5
23	818 00	25	666 00	27	810 50	27	899 25	27	810 25	5,855 09	6
23	10 00	25	112 00	27	100 00	27	270 00	27	100 00	778 67	7
23	20 00	25	.....	27	100 00	27	.....	.....	24 00	244 00	8
23	1,871 00	25	1,889 50	27	1,982 08	27	1,856 00	27	438 00	9,931 89	9
.....	20,782 46	.....	19,943 70	.....	23,445 17	.....	20,080 75	.....	17,736 65	206,523 77	
.....	480,050 38	.....	510,954 72	.....	415,851 98	.....	392,345 03	.....	391,690 31	4,359,186 75	

‖Compilation d'après les rapports, etc., du revenu de l'intérieur.
¶Canal fermé pour agrandissement.
N.B.—L'état ci-dessus et ceùx qui suivent ont été compilés d'après les "Comptes publics," excepté dans les cas où le contraire est indiqué.

ETAT indiquant le revenu des

ÉDIFICES

Numéro	Nom de l'ouvrage.	Exercice expiré 1868. I.	1868. $ cts.	1869. I.	1869. $ cts.	1870. I.	1870. $ cts.	1871. I.	1871. $ cts.	1872. I.	1872. $ cts.
1	Edifices publics de Saint-Jean, N.B..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	1,850 00

PORTS ET

1	Port d'Amherst....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	439 70
2	do de Bathurst....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	705 90
3	Pile de Berthier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	20 00	22	40 00
4	H. de Chatham,N.B	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	4 10
5	Baie aux Vac., N.E.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	Pile des Eboulem....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	13 34	22	30 00
7	Port de Gaspé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	26 10
8	Havre aux Maisons.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	56 00
9	Ingonish, N.E.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	Baie de Jordan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	Pile de L'Islet.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	Maitland, N.E	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	Pile de la Malbaie...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	66 67	22	200 01
14	do Pte-du-Ch.,N.E	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	do Oakville, N.E...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	1,589 35
16	Port-Colborne.....	26	1,442 22	26	1,418 67	18	1,357 22	20	1,044 00	22	34 93
17	Port-Dalhousie.....	26	1,274 43	26	1,232 41	18	1,055 71	20	808 64	.....	.....
18	Port-Dover.....	26	1,909 38	26	2,318 12	18	2,226 41	20	2,116 38	22	1,279 38
19	Port de Richibouctou, N.E.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	1,087 00
20	Pile de Rimouski ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	50 00
21	Pile de la Rivière-du-Loup.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	76 00	22	228 00
22	Rivière Ouelle.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	6 66	22	10 00
23	Port de Whitby.....	26	72 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, havres, etc.....	.....	4,698 03	.....	4,969 20	.....	4,639 34	.....	4,151 69	.....	5,780 47

GLISSOIRES ET

1	Dist. du Saguenay .	26	1,371 24	26	1,233 92	18	1,188 40	19	1,236 92	.....	.....
2	do du St-Maurice	26	7,635 98	26	7,151 25	18	15,706 89	19	9,430 42	23	11,297 14
3	do d'Ottawa.....	26	62,326 41	26	55,618 50	18	75,888 74	19	84,874 47	23	80,055 11
4	do de Newcastle.	26	91 00	26	58 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	En général.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	285 55
	Totaux, glissoires et estacades. ...	.....	71,424 63	.....	64,061 67	.....	92,784 03	.....	95,541 81	.....	91,637 80

ouvrages publics—*Suite.*

PUBLICS.

le 30 juin.										Total pour dix ans expirés le 30 juin 1877.	Numéro.
1873.		1874.		1875		1876.		1877.			
I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	1,810 00	25	1,810 00	5,470 00	1

JETEES.

32	235 90	34	326 60	36	436 90	36	498 10	36	525 48	2,462 68	1
32	880 10	31	314 30	36	761 60	36	972 00	25	252 14	3,886 04	2
21	90 00	23	30 00	25	60 00	25	60 00	25	60 00	360 00	3
.....	.....	.....	.....	36	307 00	.....	.....	36	427 00	738 10	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	5,053 42	36	4,209 72	9,263 14	5
21	60 00	23	20 00	25	40 00	25	40 00	25	40 00	243 34	6
32	58 40	34	16 80	36	11 10	36	20 40	36	28 80	161 60	7
32	75 30	34	73 60	.....	.....	36	95 90	.....	.....	300 80	8
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	17 82	17 82	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	7 41	7 41	10
.....	.....	.....	.....	25	20 00	25	20 00	25	20 00	60 00	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	3 86	25	109 08	112 94	12
21	238 33	23	105 00	25	210 00	25	210 00	25	210 00	1,240 01	13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	103 00	103 00	14
21	926 92	.....	.....	25	265 78	.....	.....	.....	.....	2,782 05	15
21	26 18	23	42 24	.....	.....	25	57 54	25	58 74	5,582 76	16
.....	.....	23	213 25	.....	101 02	.....	.....	.....	.....	4.584 44	17
21	769 07	23	340 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,958 91	18
32	1,965 70	34	2,038 60	36	1,833 50	36	2,060 20	36	1,573 02	10,558 02	19
21	40 00	23	40 00	25	80 00	25	80 00	.....	.....	290 00	20
21	115 00	23	115 00	25	230 00	25	230 00	25	230 00	1,224 00	21
21	30 00	23	10 00	.....	20 00	25	20 00	25	20 00	116 66	22
.....	.....	23	5,407 85	.....	.....	25	157 79	.....	.....	5,637 64	23
.....	5,510 90	.....	9,093 41	.....	4,376 90	.....	9,579 21	.....	7,892 21	60,691 36	..

ESTACADES.

21	4,162 62	23	2,037 59	25	631 50	25	2,094 98	25	76 80	14,033 97	1
21	12,188 41	23	11,108 12	25	15,363 80	25	13,900 16	25	11,338 48	115,120 65	2
21	86,274 63	23	84,942 39	25	66,223 73	25	69,810 33	25	100,434 05	766,448 36	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	54 65	25	1,118 46	1,322 11	4
21	962 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,248 01	5
.....	103,588 12	.....	98,088 10	.....	82,219 03	.....	85,860 12	.....	112,967 79	898,173 10	...

ETAT indiquant le revenu des

CHEMINS ET

Numéro.	Nom de l'ouvrage.	Exercice expiré 1868. I.	1868. $ cts.	1869. I.	1869. $ cts.	1870. I.	1870. $ cts.	1871. I.	1871. $ cts.	1872. I.	1872. $ cts.
1	Brantford et London	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Dundas et Waterloo	.....	.....	26	1,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Pont de Dunnville.	26	307 00	26	391 00	18	166 00	20	1,280 79	22	640 08
4	Huntingdon et Port-Louis	.....	.....	.....	.....	18	217 00	20	131 00	22	163 50
5	Pont suspendu Union, d'Ottawa.	26	3,201 72	26	3,472 90	18	3,421 76	20	3,568 37	22	3,600 00
6	York et Peel	26	3,245 50	26	2,885 06	18	2,620 12	.....	.....	.....	.....
	Totaux, chemins et ponts	.....	6,754 22	.....	7,748 96	.....	6,424 88	.....	4,980 16	.....	4,403 58

LIGNES DE

1	Lignes de télégraphes, B.C.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

BACS

1	Gatineau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	25 00	.....	.....
2	Hull	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	30 00	23	30 00
3	Ristigouche	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Sandwich	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	100 00
	Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 00	.....	130 00

DI

1	Recettes des dragueurs, provinces maritimes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	Bateau de levage du gouvernement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, divers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ouvrages publics—*Suite.*

PONTS.

30 juin. 1873.		1874.		1875.		1876.		1877.		Total pour 10 ans expirés le 30 juin 1877.	Numéro.
I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts.	
.....	.....	.....	.....	25	59 95	.....	.....	.....	.....	59 95	1
21	6,738 72	.....	.....	.....	.....	25	1,394 40	.....	.....	9,133 12	2
21	640 08	23	640 08	25	480 06	25	533 40	25	640 08	5,718 57	3
21	300 00	23	85 76	25	249 00	25	110 00	.....	.....	1,256 26	4
21	3,604 60	23	2,554 10	25	2,639 65	25	2,270 92	25	2,042 48	30,376 50	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,750 68	6
.....	11,283 40	.....	3,279 94	.....	3,428 66	.....	4,308 72	.....	2,682 56	55,295 08	...

TÉLÉGRAPHE.

23	14,310 48	25	10,120 72	27	9,489 18	27	9,257 08	27	7,325 92	50,503 38	...

PASSEURS.

21	75 00	23	50 00	25	75 00	25	25 00	25	100 00	350 00	1
21	30 00	25	30 00	25	30 00	25	30 00	25	205 00	385 00	2
.....	.....	25	20 00	25	20 00	25	20 00	25	20 00	80 00	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	100 00	4
.....	105 00	.....	100 00	.....	125 00	.....	75 00	.....	325 00	915 00	

VERS.

		I.				I.		I.			
.....	.....	37	975 00	.....	.....	52	1,300 00	54	4,425 42	6,700 42	1
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*839 81	.....	*1,761 53	2,601 34	2
.....	.....	.....	975 00	.....	.....	.....	2,139 81	.....	6,186 95	9,301 76	

* *Voir* Rapport du ministre des Travaux publics, pour 1880-81, annexe n° 14, page 133.

RELEVÉ indiquant le revenu

Numéro.	Nom de l'ouvrage.	Exercice expiré 1868.		1869.		1870.		1871.		1872.	
			$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1	Chemins de fer	.....	413,979 40	.....	440,112 67	.....	471,553 85	.....	544,123 64	.....	648,787 96
2	Canaux, péages, etc	.....	379,042 16	.....	381,629 57	.....	409,020 06	.....	457,951 84	.....	436,115 66
3	Canaux, loyers de pouvoirs d'eau	.....	22,939 98	.....	16,588 13	.....	16,856 91	.....	24,304 43	.....	23,845 59
	Totaux, ch. de f. et canaux	.....	815,961 54	.....	838,330 37	.....	897,430 82		1,026,379 91		1,108,749 21
4	Edifices publics	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,850 00
5	Havres et jetées	.....	4,698 03	.....	4,969 20	.....	4,639 34	.....	4,151 69	.....	5,780 47
6	Glissoires et estac.	.....	71,424 63	.....	64,061 67	.....	92,784 03	.....	95,541 81	.....	91,637 80
7	Ponts et chemins	.....	6,754 22	.....	7,748 96	.....	6,424 88	.....	4,980 16	.....	4,403 58
8	Télégraphes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Divers—										
9	Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 00	.....	130 00
10	Bat. de levage du gouvernement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	Recettes des dragueurs, provinces maritimes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, trav'ux publics	.....	82,876 88	.....	76,779 83	.....	103,848 25	.....	104,728 66	.....	103,801 85
	Grands totaux	.....	898,838 42	.....	915,110 20		1,001,279 07		1,131,108 57		1,212,551 06

des travaux publics pour les années sous-mentionnées.

le 30 juin.										Total pour 10 ans expirés le 30 juin 1877.	Numéro.
1873.		1874.		1875.		1876.		1877.			
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.	$ cts.	
.....	703,458 26	.....	893,430 17	.....	904,407 10	.....	996,138 48	.....	1,285,110 27	7,301,101 80	1
.....	459,267 92	.....	491,011 02	.....	392,406 81	.....	372,264 28	.....	373,953 66	4,152,662 98	2
.....	20,782 46	.....	19,943 70	.....	23,445 17	.....	20,080 75	.....	17,736 65	206,523 77	3
	1,183,508 64		1,404,384 89	.....	1,320,259 08	.....	1,388,483 51	.....	1,676,800 58	11,660,288 55	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,810 00	.....	1,810 00	5,470 00	4
.....	5,510 90	.....	9,093 41	.....	4,376 90	.....	9,579 21	.....	7,892 21	60,691 36	5
.....	103,588 12	.....	98,088 10	.....	82,219 03	.....	85,860 12	.....	112,967 79	898,173 10	6
.....	11,283 40	.....	3,279 94	.....	3,428 66	.....	4,308 72	.....	2,682 56	55,295 08	7
.....	14,310 48	.....	10,120 72	.....	9,489 18	.....	9,257 08	.....	7,325 92	50,503 38	8
.....	105 00	.....	100 00	.....	125 00	.....	75 00	.....	325 00	915 00	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	839 81	.....	1,761 53	2,601 34	10
.....	.....	.....	975 00	.....	.....	.....	1,300 00	.....	4,425 42	6,700 42	11
.....	134,797 90	.....	121,657 17	.....	99,638 77	.....	113,029 94	.....	139,190 43	1,080,349 68	
	1,318,306 54		1,526,042 06	.....	1,419,897 85	.....	1,501,513 45	.....	1,815,991 01	12,740,638 23	

ETAT indiquant le *revenu* et les *frais d'exploitation* des chemins de fer de l'Etat, pour les exercices ci-dessous mentionnés.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Exercice expiré le 30 juin.	Revenu brut.	Dépense.	Déficit.	Revenu net.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	247,220 98	228,276 11	.....	18,944 87
1869	260,285 25	261,398 76	1,113 51	.....
1870	273,028 56	305,524 76	32,496 20	.....
1871	292,667 27	272,409 60	.....	20,257 67
1872	354,728 80	339,324 14	.....	15,404 66
	1,427,930 86	1,406,933 37	33,609 71	54,607 20
A déduire, déficits	.....	.....	.....	33,609 71
Revenu total net	.....	.....	.....	20,997 49

N.B.—Pour les années suivantes, voir "*Chemin de fer Intercolonial.*"

CHEMIN DE FER EUROPÉEN ET NORD AMÉRICAIN—NOUVEAU-BRUNSWICK.

Exercice expiré le 30 juin.	Revenu brut.	Dépense.	Revenu net.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	166,758 42	131,684 97	35,073 45
1869	179,827 42	126,149 71	53,677 71
1870	198,525 29	139,683 99	58,841 30
1871	251,456 37	170,583 71	80,872 66
1872	294,059 16	255,752 08	38,307 08
	1,090,626 66	823,854 46	
Revenu total net	.....	.....	266,772 20

N.B.—Pour les années suivantes, voir "*Chemin de fer Intercolonial.*"

ETAT indiquant le *revenu* et les *frais d'exploitation* des chemins de fer de l'Etat, pour les exercices ci-dessous mentionnés.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Exercice.	Revenu brut.	Dépense.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1873	703,458 26	1,011,892 60	308,434 34
1874	893,430 17	1,847,175 24	953,745 07
1875	879,913 11	1,532,589 62	652,676 51
1876	878,077 52	1,277,197 79	399,120 27
1877	1,154,445 35	1,661,673 55	507,228 20
	4,509,324 41	7,330,528 80	2,821,204 39

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Exercice.	Revenu brut.	Dépense.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1874	.....	750 00	750 00
1875	24,493 99	49,344 62	24,850 63
1876	118,060 96	219,930 43	101,869 47
1877	130,664 92	228,595 25	97,930 33
	273,219 87	498,620 30	225,400 43

Relevé indiquant le *revenu* et les *frais d'exploitation* des chemins de fer de l'Etat, pour les exercices ci-dessous mentionnés.

Numéro.	Exercice expiré le 30 juin. 1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	Total pour 10 ans expirés au 30 juin 1877.	Numéro.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	REVENU.											
1	413,979 40	440,112 67	471,553 85	544,123 64	648,787 96	703,458 26	893,430 17	904,407 10	996,138 48	1,285,110 27	7,301,101 80	1
	DÉPENSE.											
2	359,961 08	387,548 47	445,208 75	442,993 31	595,076 22	1,011,892 60	1,847,925 24	1,581,934 24	1,497,128 22	1,890,268 80	10,059,936 93	2
	REVENU NET.											
3	54,018 32	52,564 20	26,345 10	101,130 33	53,711 74	.....	.....	.....	.....	.....	287,769 69	3
	DÉFICIT.											
4	.....	.....	.....	.....	.....	308,434 34	954,495 07	677,527 14	500,989 74	605,158 53	3,046,604 82	4
	Déficit total sur chemins de fer, jusqu'au 30 juin 1877.....										2,758,835 13	

TABLEAU indiquant le revenu brut, de toutes sources, sur les CANAUX, pendant les dix ans à compter du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.

Nom du canal.	Péages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1868.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Can'x du St-Laurent, sav : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	9,101 95	53,449 04	2,899 30	65,450 29	15,211 62	6,297 29	(a) 86,959 20
Canal Welland	27,618 87	195,245 29	679 13	223,543 29	6,443 36	6,901 00	236,887 65
Canal de la b. Burlington	962 05	13,610 28	290 42	14,862 75	.....	.....	14,862 75
Canaux d'Ottawa et Rideau, savoir : Ecluse Sainte-Anne	1,187 37	6,787 66	66 09	8,041 12	.....	5 00	8,046 12
Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,044 07	13,477 54	60 98	18,582 59	1,265 00	.....	19,847 59
Ecluse Saint-Ours, Canal Chambly	5,040 88	30,220 52	34 88	35,296 28	20 00	62 55	35,378 83
Total	48,955 19	312,790 33	4,030 80	365,776 32	22,939 98	13,265 84	401,982 14
1869.							
Can'x du St-Laurent, sav : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	8,978 51	51,961 63	2,774 49	63,714 63	13,040 42	8,647 61	85,402 66
Canal Welland	28,430 92	208,221 77	648 66	237,301 35	3,527 71	5,359 34	246,188 40
Canal de la b. Burlington	632 33	7,167 93	204 28	8,004 54	.....	.....	8,004 54
Canaux d'Ottawa et Rideau, savoir : Ecluse Sainte-Anne	1,197 95	6,780 53	55 66	8,034 14	.....	.....	8,034 14
Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	4,814 16	12,387 47	54 33	17,255 96	.....	.....	17,255 96
Ecluse Saint-Ours, Canal Chambly	5,154 27	28,058 88	33 05	33,246 20	20 00	65 80	33,332 00
Total	49,208 14	314,578 21	3,770 47	367,556 82	16,588 13	14,072 75	398,217 70

(a) Non compris dans le montant ci-dessus, pour blé, farine, fer, minerai, en franchise, ayant soldé tous péages sur les canaux Welland et Chambly, $10,727.63.

TABLEAU indiquant le revenu brut provenant de toutes sources sur les CANAUX, etc.

Nom du canal.	Péages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1870.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	11,109 90	62,826 26	2,755 38	(a) 76,691 54	7,389 78	99 52	84,180 84
Canal Welland	30,762 43	218,558 99	721 97	(b) 250,043 39	9,194 93	1,439 00	260,677 32
Canal de la b. Burlington	801 47	7,507 80	150 52	8,459 79	.....	.....	8,459 79
Canaux d'Ottawa et Rideau, savoir:							
Ecluse Sainte-Anne	1,387 20	8,581 07	81 24	10,049 51	.....	.....	10,049 51
Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,260 80	15,117 81	49 34	(c) 20,427 95	245 53	.....	20,673 48
Ecluse Saint-Ours, Chambly	6,430 94	35,327 35	32 75	41,791 04	26 67	18 32	41,836 03
Total	55,752 74	347,919 28	3,791 20	407,463 22	16,856 91	1,556 84	425,876 97
1871.							
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	12,268 97	66,767 69	2,742 67	(a) 81,779 33	16,235 00	10,155 88	108,170 21
Canal Welland	35,722 37	249,782 75	727 07	(b) 286,232 19	7,242 93	814 35	294,289 47
Canal de la b. Burlington	1,058 15	6,369 16	122 78	(c) 7,550 09	.....	.....	7,550 09
Canaux d'Ottawa et Rideau, savoir:							
Ecluse Sainte-Anne	1,132 54	6,234 90	77 76	7,445 20	.....	.....	7,445 20
Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,614 85	21,003 15	33 35	(d) 26,651 35	696 50	375 38	27,723 23
Ecluse Saint-Ours, Chambly	5,691 06	31,144 03	43 38	36,878 47	70 00	69 60	37,018 07
District de Newcastle	.....	.....	.....	.....	60 00	.....	60 00
Total	61,487 94	381,301 68	3,747 01	446,536 63	24,304 43	11,415 21	482,256 27

1870—(a) Non compris $31,475 81 pour marchandises passées gratuitement.
(b) do 5,835 50 do
(c) do 157 82 do

$37,469 13

1871—(a) Non compris $35,047 34 pour marchandises passées gratuitement.
(b) do 6,186 15 do
(c) do 2,438 84 do
(d) do 71 00 do

$43,743 33

TABLEAU indiquant le revenu brut sur les CANAUX, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	Péages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmaganage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1872.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Can. du St-Laurent, sav.: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	13,621 28	68,717 58	2,336 23	(a) 84,675 09	13,990 00	13,640 69	112,305 78
Canal Welland	32,351 62	221,786 69	643 61	(b) 254,781 92	6,023 69	2,056 11	262,861 72
Can. de la baie Burlington	1,067 93	7,670 69	129 08	(c) 8,867 70	.....	5 57	8,873 27
Canaux d'Ottawa et Rideau, savoir : Ecluse de Ste-Anne	523 02	2,321 10	147 86	(d) 2,991 98	.....	.....	2,991 98
Carillon, Chute à Blondeau, Grenville, Rideau	5,394 28	32,584 51	38 35	(e) 38,017 14	1,846 59	409 86	40,273 59
Ecluse de St-Ours, Canal Chambly	5,645 66	24,906 79	57 93	(f) 30,610 38	50 00	59 22	30,719 60
District de Newcastle	.....	.....	.....	.....	40 00	.....	40 00
Divers	.....	.....	.....	.....	1,895 31	.....	1,895 31
Totaux	58,603 79	357,987 36	3,353 06	419,944 21	23,845 59	16,171 45	459,961 25
1873.							
Canal Saint-Pierre	119 96	124 88	.....	244 84	.....	.....	244 84
Can. du St-Laurent, sav.: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	14,692 72	68,031 15	2,228 01	(a) 84,951 88	14,642 00	13,168 97	112,762 85
Canal Welland	31,749 23	227,144 32	515 69	(b) 259,409 24	2,841 46	51 88	262,302 58
Can. de la baie Burlington	1,791 12	4,764 79	70 46	(c) 6,626 37	.....	.....	6,626 37
Canaux d'Ottawa, sav.: Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	3,751 33	27,767 50	128 96	(d) 31,647 79	580 00	80 00	32,307 79
Canal Rideau	4,036 83	23,671 15	37 08	(e) 27,745 06	818 00	380 55	28,943 61
Ecluse de St-Ours, Canal Chambly	6,186 91	28,633 87	50 21	f 34,870 99	10 00	90 35	34,971 34
District de Newcastle	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	20 00
Divers	.....	.....	.....	.....	1,871 00	.....	1,871 00
Totaux	62,328 10	380,137 66	3,030 41	445,496 17	20,782 46	13,771 75	480,050 38

1872—(a) Non compris $38,198 25 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 8,483 27 do
(c) do 2,310 06 do
(d) do 9 75 do
(e) do 30 18 do
(f) do 148 70 do

$49,180 21

1873—(a) Non compris $39,273 10 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 8,421 99 do
(c) do 3,528 24 do
(d) do 17 73 do
(e) do 10 35 do
(f) do 18 00 do

$51,269 41

TABLEAU indiquant le revenu brut sur les CANAUX, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	Péages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1874.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	390 55	107 00	.....	497 55	.....	.....	497 55
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	16,294 69	66,352 10	2,179 45	(a) 84,826 24	13,668 35	15,915 09	114,409 68
Canal Welland	34,246 22	265,979 23	616 04	(b) 300,841 49	2,927 85	2,050 00	305,819 34
Canal de la b. Burlington	4,523 41	.....	.....	4,523 41	.....	.....	4,523 41
Canaux d'Ottawa, sav.: Ecluse Sainte-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	5,167 47	40,506 09	189 40	(c) 45,862 96	680 00	128 00	46,670 96
Canal Rideau	2,068 17	5,858 24	12 50	(d) 7,938 91	666 00	1,297 92	9,902 83
Ecluse Saint-Ours, Canal Chambly	3,936 71	23,096 23	55 81	(e) 27,088 75	112 00	40 70	27,241 45
Divers	.....	.....	.....	.....	1,889 50	.....	1,889 50
Totaux	66,627 22	401,898 89	3,053 20	471,579 31	19,943 70	19,431 71	510,954 72
1875.							
Canal Saint-Pierre	512 50	135 37	.....	647 87	.....	.....	647 87
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	14,772 93	59,308 67	2,364 67	(a) 76,446 27	14,769 50	13,645 54	104,861 31
Canal Welland	25,389 76	199,560 00	456 93	(b) 225,406 69	5,082 09	2,719 00	233,207 78
Canal de la b. Burlington	4,368 00	.....	.....	4,368 00	.....	.....	4,368 00
Canaux d'Ottawa, sav.: Ecluse Sainte-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	4,863 24	35,032 56	206 75	(c) 40,102 55	601 00	21 00	40,724 55
Canal Rideau	1,845 89	4,743 40	25 46	(d) 6,614 75	810 50	368 21	7,793 46
Ecluse Saint-Ours, Canal Chambly	3,088 41	18,884 23	64 33	(e) 22,036 97	100 00	29 96	22,166 93
District de Newcastle	.....	.....	.....	.....	100 00	.....	100 00
Divers	.....	.....	.....	.....	1,982 08	.....	1,982 08
Totaux	54,840 73	317,664 23	3,118 14	375,623 10	23,445 17	16,783 71	415,851 98

1874—(a) Non compris $42,790 05 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 4,609 75 do
(c) do 2 61 do
(d) do 19 02 do
(e) do 39 83 do

$47,461 26

1875—(a) Non compris $32,089 33 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 3,038 48 do
(c) do 3 18 do
(d) do 38 46 do
(e) do 56 97 do

$35,226 42

TABLEAU indiquant le revenu brut sur les CANAUX, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	Péages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1876.	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal St-Pierre	510 04	144 86	.....	654 90	.....	.....	654 90
Canaux du St-Laurent— Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	14,638 12	56,932 97	2,408 66	(a) 73,979 75	13,386 50	14,554 52	101,920 77
Canal Welland	23,067 06	189,813 19	186 43	(b) 213,066 68	3,085 00	2,260 13	218,411 81
Can. de la baie Burlington	4,013 66	(c)	.....	4,013 66	.....	.....	4,013 66
Canaux d'Ottawa— Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	4,013 27	30,547 38	236 30	(d) 34,796 95	584 00	71 00	35,451 95
Canal Rideau	1,728 70	3,936 18	49 80	(e) 5,714 68	899 25	438 75	7,052 68
Ecluse de St-Ours, Canal Chambly	2,810 62	19,695 01	92 29	(f) 22,597 92	270 00	15 00	22,882 92
District de Newcastle	46 50	53 34	.....	99 84	.....	0 50	100 34
Divers	.....	.....	.....	.....	1,856 00	.....	1,856 00
Totaux	50,827 97	301,122 93	2,973 48	354,924 38	20,080 75	17,339 90	392,345 03
1877.							
Canal St-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*
Canaux du St-Laurent— Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	14,742 19	50,840 12	2,901 63	(a) 68,483 94	13,322 00	12,885 90	94,691 84
Canal Welland	26,328 33	191,367 77	406 73	(b) 218,102 83	2,457 40	676 30	221,236 53
Can. de la baie Burlington	3,792 65	.....	.....	3,792 65	.....	.....	3,792 65
Canaux d'Ottawa— Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	4,993 84	37,958 80	382 07	(c) 43,334 71	585 00	27 22	43,946 93
Canal Rideau	1,544 47	3,340 86	60 91	(d) 4,946 24	810 25	312 85	6,069 34
Ecluse de St-Ours, Canal Chambly	2,892 56	17,671 65	94 63	(e) 20,658 84	100 00	68 40	20,827 24
District de Newcastle	284 50	379 15	.....	663 65	24 00	0 13	687 78
Divers	.....	.....	.....	.....	438 00	.....	438 00
Totaux	54,578 54	301,558 35	3,845 97	359,982 86	17,736 65	13,970 80	391,690 31

1876—(a) Non compris $35,413 03 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 2,500 70 do
(c) En franchise en vertu d'un arrêté du conseil.
(d) Non compris 9 31 pour marchandises passées en franchise.
(e) do 83 85 do
(f) do 83 50 do
$38,090 39

1877—(a) Non compris $32,276 05 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 3,921 55 do
(c) do 37 90 do
(d) do 5,329 00 do
(e) do 778 60 do
$42,343 10

*Canal fermé pour cause d'agrandissement. Il n'y est rien passé de l'année.

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada,—le revenu brut des péages perçus sur ces bâtiments et marchandises, et de toutes autres sources ; le coût de l'entretien, de l'administration, de la perception des péages, etc., et le revenu net, pour chaque exercice depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1877.

Nom du canal.	1868.								Total des déductions.	Revenu net.
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire.					
	Navires.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Administration.	Perception des péages, etc.	Divers.		
		$		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Can'ux du Saint-Laurent—										
Lachine					10,431 51	13,742 05	10,745 35			
Beauharnois					6,216 98	9,349 99	776 08			
Cornwall	1,176,466	932,066	2,108,532	86,959 20	3,774 18	11,244 47	650 25	.....	80,244 24	6,714 96
Williamsburgh					6,442 41	5,745 97	1,125 00			
Canal Welland	1,240,366	1,161,821	2,402,187	236,887 65	38,852 96	37,679 05	6,119 81	.....	82,651 82	154,235 83
Canal de la baie Burlington	264,532	138,837	403,369	14,862 75	57 32	500 00	5 10	.....	562 42	14,300 33
Can'x d'Ottawa et Ridcau—										
Ecluse Sainte-Anne	474,944	373,583	848,527	8,046 12	432 47	778 16	654 20	.....	1,864 83	6,181 29
Carillon					.....	.....	.....			
Chute à Blondeau	604,237	520,563	1,124,800	19,847 59	8,911 28	6,301 88	64 12	.....	50,523 09	
Grenville					.....	.....	.....			
Rideau					16,475 21	18,397 28	373 32			
Ecluse Saint-Ours	425,465	455,553	881,018	35,378 83	753 74	1,532 75	403 22	.....	22,169 23	13,209 60
Canal Chambly					9,355 70	8,312 90	1,810 92			
Divers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,205 51	8,205 51	
Totaux	4,186,010	3,582,423	7,768,433	401,982 14	101,703 76	113,581 50	22,727 37	8,205 51	246,221 14	194,642 01

A déduire le surplus de dépenses sur le revenu des canaux d'Ottawa et Rideau	$30,675 50	
do do do Divers	8,205 51	
		38,881 01
Revenu net pour 1868		155,761 00

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par le canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1869.									
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire				Déductions totales.	Revenu net.
	Navires.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Administration.	Perception des péages, etc	Divers.		
				$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St-Laurent—										
Lachine					12,085 84	14,209 02	10,640 87			
Beauharnois	1,174,650	860,368	2,035,018	85,402 66	6,498 57	9,626 99	789 73	.....	81,271 26	4,131 40
Cornwall					3,859 14	10,347 91	647 50			
Williamsburgh					5,670 88	5,769 81	1,125 00			
Canal Welland	1,267,451	1,194,750	2,462,201	246,188 40	50,773 03	39,060 61	6,171 72	.....	96,005 36	150,183 04
Canal de la b. Burlington	251,709	121,674	373,383	8,004 54	577 94	500 00	.....	.....	1,077 94	6,926 60
Can'x d'Ottawa et Rideau										
Ecluse Sainte-Anne	479,162	376,162	855,324	8,034 14	1,873 51	1,062 96	652 29	.....	3,588 76	4,445 38
Carillon					.....	.....	.....			
Chute à Blondeau	605,088	502,835	1,107,923	17,255 96	10,157 42	6,549 38	78 29	.....	49,842 75	.....
Grenville					.....	.....	.....			
Rideau										
Ecluse Saint-Ours					13,140 77	19,250 71	666 18			
Canal Chambly	429,648	400,788	830,436	33,332 00	1,399 18	1,755 15	408 68	.....	26,975 60	6,356 40
					13,120 97	8,437 22	1,854 40			
Divers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,203 51	3,203 51	.....
Totaux	4,207,708	3,456,577	7,664,285	398,217 70	119,157 25	116,569 76	23,034 66	3,203 51	261,965 18	172,042 82

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu des canaux d'Ottawa et Rideau	32,586 79	
Divers	3,203 51	
		35,790 30
Revenu net pour 1869		136,252 52

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1870. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	A déduire. Administration.	A déduire. Perception des péages, etc.	A déduire. Divers.	Déductions totales.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux du St Laurent—										
Lachine					13,302 39	15,834 49	9,670 41			
Beauharnois	1,344,102	996,936	2,341,038	84,180 84	6,384 81	10,117 57	776 32	.....	87,487 71	
Cornwall					7,145 42	10,368 16	643 85			
Williamsburgh					6,546 16	5,573 13	1,125 00			
Canal Welland	1,356,817	1,274,818	2,631,635	260,677 32	65,009 19	40,340 45	6,269 48	.....	111,619 12	149,058 20
Canal de la b. Burlington	270,530	121,403	391,933	8,159 79	47 27	500 00	.....	.....	547 27	7,912 52
Can'x d'Ottawa et Rideau										
Ecluse Sainte-Anne	554,879	483,346	1,038,225	10,049 51	1,280 36	1,136 54	654 94	.....	3,071 84	6,977 67
Carillon	.....	.....	.....	.....	9,852 09	6,617 81	83 63			
Chute à Blondeau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56,388 65	
Grenville	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....			
Rideau	672,674	620,565	1,293,239	20,673 48	19,469 33	20,022 37	343 42			
Ecluse Saint-Ours	543,220	518,334	1,061,554	41,836 03	1,006 22	1,458 09	406 77	.....	33,788 62	8,047 41
Canal Chambly					20,180 73	8,934 41	1,802 40			
Divers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,583 48	8,583 48	
Totaux	4,742,222	4,015,402	8,757,624	425,876 97	150,223 97	120,903 02	21,776 22	8,583 48	301,486 69	171,995 80

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu des canaux du Saint-Laurent	$ 3,306 87	
do do do d'Ottawa et Rideau	35,715 17	
do do Divers	8,583 48	
		47,605 52
Revenu net pour 1870		124,390 28

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les CANAUX du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1871.									
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire.				Déductions totales.	Revenu net.
	Navires.	Marchandises.			Entretien et réparations	Administration.	Perception des péages, etc	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	555 78	225 36	.....	.....	781 14	.....
Canaux du Saint-Laurent, savoir:										
Lachine					15,093 25	17,478 52	9,440 82			
Beauharnois					5,722 36	12,316 53	785 42			
Cornwall	1,339,000	1,146,275	2,485,275	108,170 21	8,891 61	11,848 39	657 21	.....	95,074 69	13,095 52
Williamsburgh					5,308 41	6,382 17	1,150 00			
Canal Welland	1,554,118	1,485,640	3,039,758	294,289 47	53,381 02	42,383 33	6,593 39	.....	102,357 74	191,931 73
Canal de la baie Burlington	262,411	141,882	404,293	7,550 09	94 69	479 70	.....	.....	574 39	6,975 70
Can. Ottawa et Rideau, savoir:										
Ecluse Sainte-Anne	420,607	358,962	779,569	7,445 20	1,539 02	1,285 84	720 01	.....	3,544 87	3,900 33
Carillon										
Chute à Blondeau					8,218 24	8,676 90	740 40			
Grenville	623,676	599,435	1,223,111	27,723 23				.....	59,973 81	.....
Rideau										
Ecluse Saint-Ours					18,120 52	22,814 58	1,403 17			
Canal Chambly	458,415	549,442	1,007,857	37,018 07	1,210 98	1,414 48	434 36	.....	37,967 00	.....
District de Newcastle	.....	.....	.....	60 00	22,426 33	10,214 71	2,266 14			
Divers	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 00
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,109 71	2,109 71	.....
Totaux	4,658,227	4,281,636	8,939,863	482,256 27	140,562 21	135,520 51	24,190 92	2,109 71	302,383 35	215,963 28

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	$ 781 14	
do do des canaux Ottawa et Rideau	32,250 58	
do do de l'écluse Saint-Ours et du canal Chambly	948 93	
do do divers	2,109 71	
		36,090 36
Revenu net pour 1871		179,872 92

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1872. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	A déduire. Administration.	A déduire. Perception des péages.	A déduire. Divers.	Déductions totales.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	6,122 07	280 00	.....	.....	6,402 07	.....
Canaux du Saint-Laurent—										
Lachine					12,334 69	16,076 93	8,654 18	.....		
Beauharnois	1,186,766	681,278	1,868,044	112,305 78	15,733 38	11,792 46	796 51	.....	94,741 87	17,563 91
Cornwall					8,163 70	16,594 30	672 71	.....		
Williamsburgh					3,230 07	5,542 94	1,150 00	.....		
Canal Welland	1,377,815	1,263,223	2,641,038	262,861 72	50,276 90	37,085 37	6,351 15	.....	93,713 42	169,148 30
Can. de la baie Burlington	265,826	122,473	388,299	8,873 27	1,014 27	373 39	.....	.....	1,387 66	7,485 61
Can. Ottawa et Rideau—										
Ecluse Sainte-Anne	94,894	100,665	195,559	2,991 98	1,393 63	1,106 80	726 78	.....	3,227 21	.....
Carillon					.....	.....	.....	.....		
Chute à Blondeau	386,154	517,953	904,107	40,273 59	17,235 31	8,324 51	542 61	.....	63,492 81	.....
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Rideau					14,005 32	22,139 48	1,245 58	.....		
Ecluse Saint-Ours	409,909	344,641	754,550	30,719 60	1,263 19	1,565 80	400 17	.....	37,378 84	.....
Canal Chambly					22,327 99	9,628 50	2,193 19	.....		
District de Newcastle	.....	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Divers	.....	.....	.....	1,895 31	.....	.....	.....	1,896 84	1,896 84	.....
Totaux	3,721,364	3,030,233	6,751,597	459,961 25	153,100 52	124,510 48	22,732 88	1,896 84	302,240 72	194,237 82

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre			6,402 07	
do	do	do	de l'écluse Sainte-Anne	235 23
do	do	do	des canaux Ottawa et Rideau	23,219 22
do	do	do	du canal Chambly et de l'écluse Saint-Ours	6,659 24
do	do	do	divers	1 53
				36,517 92
Revenu net pour 1872				157,720 53

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1873.									
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire				Déductions totales.	Revenu net.
	Navires.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Administration.	Perception des péages, etc.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Canal Saint-Pierre	5,998	2,814	8,812	244 84	6,539 58	343 32	.....	.....	6,882 90	.....
Canaux du Saint-Laurent.										
Lachine					34,300 60	23,601 03	8,852 93	.....		
Beauharnois					9,882 06	12,210 73	896 47	.....		
Cornwall	1,267,047	1,009,262	2,276,309	112,762 85	12,467 65	13,042 25	904 82	.....	131,105 78	.....
Williamsburgh					7,347 75	6,424 49	1,175 00	.....		
Canal Welland	1,397,388	1,391,692	2,789,080	262,302 58	66,550 73	45,382 99	6,663 59	.....	118,597 31	143,705 27
Canal de la b. Burlington.	243,827	161,794	405,621	6,626 37	.....	300 00	.....	.....	300 00	6,326 37
Canaux d'Ottawa, sav.—										
Ecluse Sainte-Anne					.....	.....	.....	.....		
Carillon					1,264 40	2,199 64	918 83	.....		
Chute à Blondeau	320,900	473,851	794,751	32,307 79	8,781 50	10,068 28	899 15	.....	24,131 80	8,175 99
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Canal Rideau	275,849	351,874	627,723	28,943 61	26,074 49	22,841 51	1,459 35	.....	50,375 35	.....
Ecluse Saint-Ours	422,789	369,235	792,024	34,971 34	1,575 10	2,076 50	543 60	.....	28,795 83	6,175 51
Canal Chambly					11,789 27	10,390 44	2,420 92	.....		
District de Newcastle	.....	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	20 00
Divers	.....	.....	.....	1,871 00	.....	.....	.....	8,152 45	8,152 45	.....
Totaux	3,933,798	3,760,522	7,694,320	480,050 38	186,573 13	148,881 18	24,734 66	8,152 45	368,341 42	164,403 14

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	6,638 06	
des canaux du Saint-Laurent	18,342 93	
du canal Rideau	21,431 74	
divers	6,281 45	
		52,694 18
Revenu net pour 1873		111,708 96

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1874. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire: Entretien et réparations.	A déduire: Administration.	A déduire: Perception des péages, etc.	A déduire: Divers.	Déductions totales.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	19,528	10,700	30,228	497 55	1,558 57	725 93	.....	.....	2,284 50	.....
Canaux du St-Laurent										
Lachine					22,828 66	25,811 07	9,197 17	.....		
Beauharnois	1,377,989	1,010,397	2,388,386	114,409 68	10,990 56	15,392 51	896 78	.....	122,428 15	.....
Cornwall					7,610 70	13,405 20	867 39	.....		
Williamsburgh					7,395 92	6,857 19	1,175 00	.....		
Canal Welland	1,572,113	1,540,081	3,112,194	305,819 34	103,666 99	50,966 48	7,963 12	.....	162,596 59	143,222 75
Canal de la b. Burlington	286,936	197,563	484,499	4,523 41	56 91	300 00	.....	.....	356 91	4,166 50
Canaux d'Ottawa, sav.—										
Ecluse Sainte-Anne					7,208 63	2,614 90	874 34	.....		
Carillon	357,334	548,767	906,101	46,670 96	.....	.....	.....	.....	33,221 39	13,449 57
Chute à Blondeau					.....	.....	.....	.....		
Grenville					10,605 82	10,710 88	1,206 82	.....		
Canal Rideau	197,152	202,927	400,079	9,902 83	22,957 40	26,815 44	2,039 37	.....	51,812 21	.....
Ecluse Saint-Ours	288,822	275,426	564,248	27,241 45	2,363 42	2,219 13	502 26	.....	35,524 29	.....
Canal Chambly					16,427 19	11,675 67	2,336 62	.....		
District de Newcastle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Divers	.....	.....	.....	1,889 50	.....	.....	.....	6,546 96	6,546 96	.....
Totaux	4,099,874	3,785,861	7,885,735	510,954 72	213,670 77	167,494 40	27,058 87	6,546 96	414,771 00	160,838 82

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	$ 1,786 95	
do do des canaux du Saint-Laurent	8,018 47	
do do du canal Rideau	41,909 38	
do do do Chambly et de l'écluse Saint-Ours	8,282 84	
do do divers	4,657 46	
		64,655 10
Revenu net pour 1874		$96,183 72

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les CANAUX du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1875. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations	A déduire. Administration.	A déduire. Perception des péages.	A déduire. Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal St-Pierre	25,625	13,537	39,162	647 87	889 35	560 00	.....	.....	1,449 35	.....
Can. du St-Laurent, sav.:										
Lachine					30,057 34	28,592 01	9,418 42			
Beauharnois					12,253 01	14,399 32	901 49			
Cornwall	1,302,634	957,771	2,260,405	104,861 31	7,097 34	13,351 91	868 67	.....	128,772 42	.....
Williamsburgh					4,110 29	6,547 62	1,175 00			
Canal Welland	1,177,020	1,142,853	2,319,873	233,207 78	88,539 99	52,595 00	8,008 64	.....	149,143 63	84,064 15
Canal de la baie Burlington	258,786	137,793	396,579	4,368 00	369 05	300 00	.....	.....	669 05	3,698 95
Canaux d'Ottawa										
Ecluse de Ste-Anne					4,506 68	1,859 20	894 40			
Carillon					.....	.....	.....			
Chute à Blondeau	384,147	566,911	951,058	40,724 55	18,520 44	10,378 57	1,046 03	.....	37,205 32	3,519 23
Grenville					.....	.....	.....			
Canal Rideau	189,183	181,031	370,214	7,793 46	19,699 81	26,553 37	2,227 85	.....	48,481 03	.....
Ecluse de St-Ours	232,810	233,374	466,184	22,166 93	1,245 69	1,362 22	523 00	.....	34,010 53	.....
Canal Chambly					16,306 91	12,201 99	2,370 72			
District de Newcastle	.....	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Divers	.....	.....	.....	1,982 08	.....	.....	.....	2,145 90	2,145 90	.....
Totaux	3,570,205	3,233,270	6,803,475	415,851 98	203,595 90	168,701 21	27,434 22	2,145 90	401,877 23	91,382 33

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	$ 801 48	
do do des canaux du Saint-Laurent	23,911 11	
do do du canal Rideau	40,687 57	
do do du canal Chambly et de l'écluse de Saint-Ours	11,843 60	
do do divers	163 82	
		77,407 58
Revenu net pour 1875		13,974 75

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les CANAUX du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1876. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	A déduire. Administration.	A déduire. Perception des péages, etc.	A déduire. Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
		$	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal St-Pierre	25,502	14,486	39,988	654 90	.....	641 55	.....	.....	641 55	13 35
Can. du St-Laurent, sav.:										
Lachine					29,103 65	33,797 73	9,248 89			
Beauharnois					17,170 83	14,465 86	1,200 05			
Cornwall	1,310,242	604,719	1,914,961	101,920 77	6,423 67	13,320 61	1,007 47	.....	146,088 14	
Williamsburgh					11,690 98	7,418 39	1,240 01			
Canal Welland	1,077,804	1,097,198	2,175,002	218,411 81	81,376 12	57,623 31	9,125 30	.....	148,124 73	70,287 08
Canal de la baie Burlington	236,415	109,571	345,986	4,013 66	1,490 86	.....	.....	.....	1,490 86	2,522 80
Canaux d'Ottawa, sav.:										
Ecluse de Ste-Anne					4,033 72	1,952 14	922 44			
Carillon					.....	.....	.....			
Chute à Blondeau	300,764	440,298	741,062	35,451 95	.....	.....	.....	.....	30,643 55	4,808 40
Grenville					11,475 96	10,764 38	1,494 91			
Canal Rideau	183,883	147,166	331,049	7,052 68	14,428 25	26,430 77	2,106 83	.....	42,965 85	
Ecluse de St-Ours	241,731	228,848	470,579	22,882 92	1,601 71	1,403 92	523 70	.....	29,759 49	
Canal Chambly					13,273 56	10,593 14	2,363 46			
District de Newcastle	4,680	5,316	9,996	100 34	.....	.....	.....	.....	.....	100 34
Divers	.....	.....	.....	1,856 00	.....	.....	.....	3,193 23	3,193 23	
Totaux	3,381,021	2,647,602	6,028,623	392,345 03	192,069 31	178,411 80	29,233 06	3,193 23	402,907 40	77,731 97

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu des canaux du Saint-Laurent	$44,167 37	
do do du canal Rideau	35,913 17	
do do du canal Chambly et de l'écluse de St-Ours	6,876 57	
do do divers	1,337 23	
		88,294 34
Déficit pour 1876		10,562 37

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1877. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	A déduire. Administration.	A déduire. Perception des péages, etc	A déduire. Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
		$		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	17 45	600 00	.....	.....	617 45	.....
Can. du St-Laurent, sav.:										
Lachine					19,824 33	33,148 86	10,105 65			
Beauharnois	1,341,166	867,783	2,208,949	94,691 84	15,207 36	14,377 63	1,094 80	.....	133,470 46	.....
Cornwall					6,440 54	13,375 70	1,303 90			
Williamsburgh					10,053 61	7,388 08	1,150 00			
Canal Welland	1,216,659	1,126,429	2,343,088	221,236 53	49,783 93	59,963 47	7,224 35	.....	116 971 75	104,264 78
Canal de la Baie Burlington	231,752	116,016	347,768	3,792 65	489 34	303 78	13 40	.....	806 52	2,986 13
Canaux de l'Ottawa, sav.:										
Ecluse Sainte-Anne	.....	.....	.....	.....	1,756 93	1,982 65	919 07			
Carillon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,025 84	15,921 09
Chute à Blondeau	366,703	554,105	920,808	43,946 93	10,304 06	11,050 27	1,982 86			
Grenville	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....			
Canal Rideau	158,375	127,173	285,548	6,069 34	14,198 18	25,959 56	2,122 69	.....	42,280 43	.....
Ecluse Saint-Ours	235,380	212,597	447,977	20,827 24	750 80	1,533 40	519 57	.....	25,655 28	.....
Chambly Canal					10,111 32	10,281 78	2,458 41			
District de Newcastle	26,663	43,878	70,541	687 78	.....	.....	.....	.....	.....	687 78
Divers	.....	.....	.....	438 00	.....	.....	.....	3,098 46	3,098 46	.....
Totaux	3,576,698	3,047,981	6,624,679	391,690 31	138,937 85	179,965 18	28,924 70	3,098 46	350,926 19	123,859 78

A déduire le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	617 45	
do do des canaux du Saint Laurent	38,778 62	
do do du canal Rideau	36,211 09	
do do du canal Chambly et l'écluse Saint-Ours	4,828 04	
do do divers	2,660 46	
		83,095 66
Revenu net pour 1877		40,764 12

Tableau indiquant le nombre de navires de toute espèce qui ont passé sur les canaux du Canada pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1877.

Années.	Canadiens.														Américains.														Nombre total de bâtiments canadiens et américains de toute espèce.
	Voiliers et autres navires.							Bateaux à vapeur.							Voiliers et autres navires.							Bateaux à vapeur.							
	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 tonneaux et au-dessous de 100.	100 tonneaux et au-dessous de 150.	150 ton. et au-d. de 200.	200 ton. et au-d. de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 ton. et au-d. de 100.	100 ton. et au-d. de 150.	150 ton et au-d. de 200.	200 ton. et au-d. de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	Au-dess. 50 de ton'x.	50 ton. et au-d. de 100.	100 ton. et au-d. de 150.	150 ton. et au-d de 200.	200 ton. et au-d. de 250.	250 à 400 tonneaux.	Nombre total.	Au-dessous de 50 ton'x.	50 ton. et au-d de 100.	100 ton. et au-d. de 150.	150 ton. et au-d. de 200.	200 ton. et au-d. de 250.	250 à 400 tonneaux	Nombre total.	
1868	163	353	253	63	43	113	988	75	41	15	9	7	16	163	20	227	25	34	70	142	518	15	5	2	1	4	28	55	1,724
1869	192	374	199	71	44	107	987	90	35	14	12	12	17	180	24	200	30	38	62	139	493	11	7	1	2	2	27	50	1,710
1870	239	453	334	96	38	96	1,256	82	28	15	7	5	12	149	22	293	20	30	63	131	559	11	5	1	3	7	29	56	2,020
1871	225	371	282	85	36	91	1,090	70	27	11	6	9	10	133	11	218	24	21	65	172	511	21	1	1	2	1	25	51	1,785
1872	192	460	376	95	41	106	1,270	98	37	18	8	11	20	192	36	353	51	32	74	177	723	15	6	4	3	2	29	59	2,244
1873	191	496	406	104	45	139	1,381	141	48	17	12	12	36	266	46	507	71	56	96	255	1,031	20	8	9	4	2	39	82	2,760
1874	293	525	492	132	54	156	1,652	145	42	20	15	13	29	264	28	798	130	27	59	184	1,226	45	14	7	2	2	31	101	3,243
1875	196	388	382	120	52	150	1,288	135	44	24	12	12	31	258	19	586	133	14	54	191	997	39	15	2	2	2	30	90	2,633
1876	326	418	418	102	50	136	1,450	160	52	25	16	11	35	299	13	682	205	15	42	168	1,125	44	14	4	1	2	19	84	2,958
1877	306	477	406	96	53	130	1,468	146	54	19	10	10	31	270	12	576	220	14	39	153	1,014	29	10	4	....	1	21	65	2,817
Totaux	2,323	4,315	3,548	964	456	1,224	12,830	1,142	408	178	107	102	237	2,174	231	4,440	909	281	624	1,712	8,197	250	85	35	20	25	278	693	23,894

ETAT indiquant le nombre total de passagers transportés par les CANAUX du Canada, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1877.

Numéro.	Nom du canal.	Pour l'exercice expiré le 30 juin.										Total pour 10 ans expirés le 30 juin 1877.
		1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	
1	Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	16	12	24	71	*	123
2	Canaux du Saint-Laurent	47,346	46,754	50,671	48,568	38,942	55,473	32,965	35,129	40,381	61,637	457,866
3	Canal Welland	7,536	6,611	9,934	8,147	9,466	7,629	6,919	5,653	5,735	13,293	80,923
4	Canal de la baie Burlington	16,555	20,428	15,052	12,278	12,908	8,703	11,085	16,027	14,327	22,273	149,636
5	Ecluse Sainte-Anne	26,436	22,264	32,496	27,316	24,189	‡	‡	‡	‡	‡	132,701
6	Canaux d'Ottawa	2,222	2,102	1,959	1,307	1.450	23,835	40,996	37,485	32,328	41,230	184,914
7	Canal Rideau	†	†	†	†	†	1,526	700	1,030	1,906	2,458	7,620
8	Canal Chambly et écl'se St-Ours	1,969	2,144	2,013	2,761	3,689	3,192	3,218	3,858	5,479	5,484	33,807
	Totaux	102,064	100,303	112,125	100,377	90,644	100,374	95,895	99,206	100,227	146,375	1,047,590

* Canal fermé pour cause d'agrandissement.
† Compris dans les "canaux d'Ottawa."
‡ do do

RELEVÉ indiquant le nombre des navires et des passagers, ainsi que le tonnage le revenu brut et net perçu à leur égard et provenant de toutes sources, avec les 1877.

NOMBRE DE NAVIRES

Numéro.	—	Exercice expiré 1868.	1869.	1870.	1871.
	Canadiens—				
1	Voiliers	988	987	1,256	1,090
2	Vapeurs	163	180	149	133
	Americains—				
3	Voiliers	518	493	559	511
4	Vapeurs	55	50	56	51
	Totaux	1,724	1,710	2,020	1,785

NOMBRE DE

5	Passagers	102,064	100,303	112,125	100,377

TON

6	Tonnage des navires	4,186,010	4,207,708	4,742,222	4,658,227
7	do marchandises	3,582,423	3,456,577	4,015,402	4,281,636
	Totaux	7,768,433	7,664,285	8,757,624	8,939,863

REVENU

		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
8	Péages, etc.	379,042 16	381,629 57	409,020 06	457,951 84
9	Loyers	22,939 98	16,588 13	16,856 91	24,304 43
	Totaux	401,982 14	398,217 70	425,876 97	482,256 27

DÉDUCTIONS

10	Réparations	101,703 76	119,157 25	150,223 97	140,562 21
11	Administration	113,584 50	116,569 76	120,903 02	135,520 51
12	Perception des péages, etc.	22,727 37	23,034 66	21,776 22	24,190 92
13	Divers	8,205 51	3,203 51	8,583 48	2,109 71
	Totaux	246,221 14	261,965 18	301,486 69	302,383 35

REVENU

14	Revenu net	155,761 00	136,252 52	124,390 28	179,872 92

brut des navires et des marchandises qui ont passé sur les CANAUX du Canada,—déductions spécifiées, pour chaque exercice depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin

DE TOUTE ESPECE.

LE 30 JUIN. 1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	Total pour dix ans expirés le 30 juin 1877.	Numéro.
1,270	1,381	1,652	1,288	1,450	1,468	12,830	1
192	266	264	258	299	270	2,174	2
723	1,031	1,226	997	1,125	1,014	8,197	3
59	82	101	90	84	65	693	4
2,244	2,760	3,243	2,633	2,958	2,817	23,894	

PASSAGERS.

90,644	100,374	95,895	99,206	100,227	146,375	1,047,590	5

NAGE.

3,721,364	3,933,798	4,099,874	3,570,205	3,381,021	3,576,698	40,077,127	6
3,030,233	3,760,522	3,785,861	3,233,270	2,647,602	3,047,981	34,841,507	7
6,751,597	7,694,320	7,885,735	6,803,475	6,028,623	6,624,679	74,918,634	

BRUT.

$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
436,115 66	459,267 92	491,011 02	392,406 81	372,264 28	373,953 66	4,152,662 98	8
23,845 59	20,782 46	19,943 70	23,445 17	20,080 75	17,736 65	206,523 77	9
459,961 25	480,050 38	510,954 72	415,851 98	392,345 03	391,690 31	4,359,186 75	

SUR LE REVENU.

153,100 52	186,573 13	213,670 77	203,595 90	192,069 31	138,937 85	1,599,594 67	10
124,510 48	148,881 18	167,494 40	168,701 21	178,411 80	179,965 18	1,454,542 04	11
22,732 88	24,734 66	27,058 87	27,434 22	29,233 06	28,924 70	251,847 56	12
1,896 84	8,152 45	6,546 96	2,145 90	3,193 23	3,098 46	47,136 05	13
302,240 72	368,341 42	414,771 00	401,877 23	402,907 40	350,926 19	3,353,120 32	

NET.

157,720 53	111,708 96	96,183 72	13,974 75	.....	40,764 12	1,016,628 80	14
			Déficit.....	10,562 37	.....	10,562 37	
			Revenu net pour 10 ans			1,006,066 43	

ETAT indiquant le revenu brut, les dépenses pour réparations, régie, perception des péages, etc., et le revenu net des GLISSOIRES, pour les années ci-après mentionnées.

GLISSOIRES DE LA RÉGION DU SAGUENAY.

Exercice terminé le 30 juin.	Revenu brut.	A déduire. Réparations.	Régie.	Perception des péages.	Total des déductions.	Revenu net annuel.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868.....	1,371 24	3,297 01	838 16	.....	4,135 17	.....	2,763 93
1869.....	1,233 92	165 35	712 05	.....	877 40	356 52	.....
1870.....	1,188 40	119 20	690 80	.....	810 00	378 40	.....
1871.....	1,236 92	83 90	752 39	.....	836 29	400 63	.....
1872.....	.....	818 28	691 05	.....	1,509 33	.....	1,509 33
1873.....	4,162 62	541 50	684 05	.....	1,225 55	2,937 07	.....
1874.....	2,037 59	3,455 44	684 03	.....	4,139 47	.....	2,101 88
1875.....	631 50	1,372 81	932 80	.....	2,305 61	.....	1,674 11
1876.....	2,094 98	4,025 20	716 05	400 23	5,141 48	.....	3,046 50
1877.....	76 80	518 08	741 05	.....	1,259 13	.....	1,182 33
	14,033 97	14,396 77	7,442 43	400 23	22,239 43	4,072 62	12,278 08
						A déduire, revenu net.....	4,072 62
						Total du déficit jusqu'au 30 juin 1877.....	8,205 46

GLISSOIRES DE LA RÉGION DU SAINT-MAURICE.

1868.....	7,635 98	6,351 81	9,914 15	.....	16,265 96	.....	8,629 98
1869.....	7,151 25	3,258 51	9.668 64	.....	12,927 15	.....	5,775 90
1870..... ..	15,706 89	7,258 72	9,166 67	577 40	17,002 79	.....	1,295 90
1871.....	9,430 42	5,183 99	11,489 30	382 51	17,055 80	.....	7,625 38
1872.	11,297 14	5,522 19	12,311 53	398 33	18,232 05	.....	6,934 91
1873.....	12,188 41	7,092 43	16,356 60	428 00	23,877 03	.....	11,688 62
1874.....	11,108 12	9,560 48	17,767 31	443 60	27,771 39	.....	16,663 27
1875.....	15,363 80	9,036 51	17,851 96	571 60	27,460 07	.....	12,096 27
1876.....	13,900 16	4,490 87	18,251 84	568 00	23,310 71	.....	9,410 55
1877.....	11,338 48	5,892 27	13,675 26	618 00	20,185 53	.....	8,847 05
	115,120 65	63,647 78	136,453 26	3,987 44	204,088 48	.....	
						Total du déficit jusqu'au 30 juin 1877	88,967 83

ETAT indiquant le revenu brut, les dépenses pour réparations, régie, etc.—*Suite.*

GLISSOIRES DE LA RÉGION DE L'OTTAWA.

Exercice terminé le 30 juin.	Bois passé par les glissoires.		Revenu brut.	A déduire.		Total des déductions.	Revenu net annuel.
	Bois d'équarrissage et bois méplat.	Billes.		Réparations.	Régie.		
	Morceaux.	Morceaux.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868.....	186,377	1,972,109	62,326 41	10,910 35	13,991 65	24,902 00	37,424 41
1869.....	317,047	1,891,293	55,618 50	17,135 38	14,419 70	31,555 08	24,063 42
1870.....	266,407	1,170,076	75,888 74	23,903 54	15,931 20	39,834 74	36,054 00
1871.....	286,804	1,168,734	84,874 47	28,860 31	17,185 00	46,045 31	38,829 16
1872.....	289,473	1,674,042	80,055 11	31,301 40	15,203 94	46,505 34	33,549 77
1873.....	303,268	2,024,980	86,274 63	17,946 39	14,295 58	32,241 97	54,032 66
1874.....	280,390	2,264,126	84,942 39	29,206 34	21,786 98	50,993 32	33,949 07
1875.....	299,218	1,905,936	66,223 73	60,060 76	21,826 70	81,887 46	.....
1876.....	244,591	1,748,493	69,810 33	13,115 09	20,104 79	33,219 88	36,590 45
1877.....	445,430	1,132,073	100,434 05	20,525 65	21,168 36	41,694 01	58,740 04
	2,919,005	16,951,862	766,448 36	252,965 21	175,913 90	428,879 11	353,232 98
A déduire, le surplus des dépenses sur le revenu pour 1875.....							15,663 73
Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1877.....							327,569 25

GLISSOIRES DU DISTRICT DE NEWCASTLE.

Exercice terminé le 30 juin.	Revenu brut.	A déduire.			Total des déductions.	Déficit.
		Réparations.	Régie.	Divers.		
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868.....	91 00	4,377 61	844 61	.....	5,222 22	5,131 22
1869.....	58 00	3,249 49	486 00	.....	3,735 49	3,677 49
1870.....	.....	2,935 49	507 28	.....	3,442 77	3,442 77
1871.....	.....	6,987 21	994 50	.....	7,981 71	7,981 71
1872.....	.....	7,664 08	621 65	.....	8,285 73	8,285 73
1873.....	.....	5,393 23	690 18	.....	6,083 41	6,083 41
1874	.....	5,969 47	1,976 28	.....	7,945 75	7,945 75
1875.....	.....	2,716 26	2,250 52	.....	4,966 78	4,966 78
1876.....	54 65	2,302 75	2,300 82	60 00	4,663 57	4,608 92
1877.....	1,118 46	3,540 89	2,325 03	7 20	5,873 12	4,754 66
	1,322 11	45,136 48	12,996 87	67 20	58,200 55	56,878 44

TABLEAU récapitulatif du revenu des GLISSOIRES et des dépenses faites à leur égard, pour les années ci-dessous mentionnées—*Suite.*

REVENU.

Numéro.	—	Exercice terminé le 30 juin. 1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	Total pour 10 ans expirés le 30 juin 1877.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	.....	71,424 63	64,061 67	92,784 03	95,541 81	91,637 80	103,588 12	98,088 10	82,219 03	85,860 12	112,967 79	898,173 10
	DÉPENSES.											
2	Réparations	24,936 78	23,808 73	34,216 95	41,115 41	45,305 95	30,973 55	48,191 73	73,186 34	23,933 91	30,476 89	376,146 24
3	Régie	25,588 57	25,286 39	26,295 95	30,421 19	28,828 17	32,026 41	42,214 60	42,861 98	41,373 50	37,909 70	332,806 46
4	Perception des péages.....	.....	.....	577 40	382 51	398 33	428 00	443 60	571 60	968 23	618 00	4,387 67
5	Diverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 00	7 20	67 20
	Total des déductions.	50,525 35	49,095 12	61,090 30	71,919 11	74,532 45	63,427 96	90,849 93	116,619 92	66,335 64	69,011 79	713,407 57
	REVENU NET.											
6	.....	20,899 28	14,966 55	31,693 73	23,622 70	17,105 35	40,160 16	7,238 17	.....	19,524 48	43,956 00	219,166 42
	DÉFICIT.											
7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34,400 89	.....	.....	34,400 89
	Total du revenu net des glissoires, jusqu'au 30 juin 1877...											184,765 53

ETAT indiquant le revenu et les dépenses du PONT SUSPENDU UNION D'OTTAWA, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1877.

Exercice terminé le 30 juin.	Revenu brut.	Dépenses.	Revenu net.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	3,201 72	1,091 98	2,109 74
1869	3,472 90	721 94	2,750 96
1870	3,421 76	25 00	3,396 76
1871	3,568 37	100 00	3,468 37
1872	3,600 00	1,045 91	2,554 09
1873	3,604 60	902 04	2,702 56
1874	2,554 10	2,649 27	.....
1875	2,639 65	100 87	2,538 78
1876	2,270 92	225 00	2,045 92
1877	2,042 48	.....	2,042 48
	30,376 50	6,862 01	23,609 66
A déduire, le surplus de dépense sur le revenu pour 1874			95 17
Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1877			23,514 49

ANNEXE No 42.

PARTIE II.

ÉTAT

INDIQUANT

1° LE REVENU TIRÉ DES OUVRAGES PUBLICS MENTIONNÉS ;

2° LES DÉDUCTIONS SUR LE REVENU POUR LES FRAIS D'EXPLOITATION, DE RÉPARATION, DE RÉGIE, ETC.

3° LE NOMBRE ET LE TONNAGE DES NAVIRES QUI ONT PASSÉ PAR LES CANAUX DU CANADA, AINSI QUE LE NOMBRE DES PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR CES CANAUX.

POUR LES QUINZE ANNÉES EXPIRÉES LE

30 JUIN 1882.

PAR

O. DIONNE, *comptable.*

(N° 36026.) ETAT indiquant le revenu des ouvrages publics mentionnés, pour les années suivantes.

CHEMINS DE FER.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin. 1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		Total pour les 15 années expirées le 30 juin 1882.
		$ cts	I.	$ cts.	I.	$ cts	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts.
1	L'Intercolonial	4,509,324 41	23	1,378,946 78	23	1,294,099 69	23	1,506,298 48	23	1,760,393 92	23	2,079,262 66	12,528,325 94
2	de embranch. de Windsor	.....	.....	.....	.....	.....	23	14,011 97	23	17,462 84	23	21,053 19	52,528 00
3	Ile du Prince-Edouard	273,219 87	23	135,899 60	23	125,855 91	23	113,851 11	23	131,131 43	23	137,267 54	917,225 46
4	Pacifique, embranch. de Pembina	.....	.....	.....	.....	.....	23	108,375 69	23	294,076 09	23	16,151 16	418,602 94
5	Nouvelle-Ecosse	1,427,930 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,427,930 86
6	Européen et Nord Américain	1,090,626 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,090,626 66
	Totaux, chemins de fer	7,301,101 80	.....	1,514,846 38	.....	1,419,955 60	.....	1,742,537 25	.....	2,203,064 28	.....	2,253,734 55	16,435,239 86

CANAUX.

PÉAGES, ETC.

1	Canal Saint-Pierre	2,045 16	.....	*	.....	*	.....	*	118	894 77	138	926 74	3,866 67
2	Canaux du Saint-Laurent, savoir :— Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburg	870,009 97	89	77,719 38	93	73,671 76	99	86,130 32	101	101,377 77	113	100,023 00	1,308,962 20
3	Canal Welland	2,493,056 18	85	217,518 97	89	185,947 28	95	162,795 92	96	145,381 72	100	110,441 07	3,315,141 14
4	Canal de la baie Burlington	71,074 53	93	3,826 85	97	3,922 95	103	3,711 70	105	3,978 77	125	3,657 90	90,172 70
5	Ecluse Sainte-Anne	36,566 95	.....	†	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,566 95
6	Canaux d'Ottawa	317,792 41	97	39,490 69	101	40,155 65	107	48,952 34	109	61,535 98	129	58,495 05	566,422 12
7	Canal Rideau	55,757 92	105	5,109 44	109	4,880 34	115	5,491 43	117	5,936 28	137	6,136 76	83,312 17
8	Canal de Chambly et écluse St-Ours	305,595 74	101	17,082 42	105	16,633 74	111	18,693 27	113	20,473 82	133	24,022 20	402,501 19
9	Canaux du district de Newcastle	764 12	107	274 73	111	180 50	117	261 66	119	223 12	139	311 68	2,015 81
	Totaux	4,152,662 98	.....	361,052 48	.....	325,392 22	.....	326,036 64	.....	339,802 23	.....	304,014 40	5,808,960 95

* Canal fermé pour cause d'agrandissement. † Compris dans les "canaux d'Ottawa" depuis le 1er juillet 1872.

N.B.—Excepté lorsque autrement indiqué, le tableau ci-dessus et les suivants ont été tirés des "comptes publics."

ETAT indiquant le revenu des ouvrages publics mentionnés, pour les années suivantes—*Fin.*

CANAUX—*Fin.*

LOYERS DE POUVOIRS D'EAU ET AUTRES.

Numéro.	Nom du canal.	Revenu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin. 1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		Total pour les 15 années expirés le 30 juin 1882.
		$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts
1	Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Canaux du Saint-Laurent, savoir :—												
2	Lachine	135,655 17	27	14,655 50	27	5,083 62	27	8,580 76	27	11,107 66	29	12,023 00	200,728 71
	Beauharnois			1,242 00	27	1,278 00	27	1,203 00	27	1,392 00	29	1,967 00	
	Cornwall			855 00	27	935 00	27	295 00	27	740 00	29	400 00	
	Williamburgh			659 00	27	840 00	27	516 00	27	452 00	29	849 00	
3	Canal Welland	48,826 42	27	2,137 75	27	2,853 25	27	4,205 26	27	5,397 71	29	7,985 53	71,405 92
4	Canaux d'Ottawa	5,232 53	27	359 00	27	346 00	27	370 00	27	1,173 00	29	631 00	8,111 53
5	Canal Rideau	5,855 09	27	555 25	27	506 25	27	1,153 00	27	756 91	29	730 50	9,557 00
6	Canal Chambly et écluse Saint-Ours.	778 67	27	100 00	27	150 00	27	20 00	27	345 00	.....	.....	1,393 67
7	Canaux du district de Newcastle	244 00	27	40 00	27	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	324 00
	Divers	9,931 89	27	665 50	27	854 75	27	330 00	27	538 00	.....	461 00	12,791 14
	Totaux	206,523 77	.....	†21,269 00	.....	†12,896 87	.....	†16,673 02	.....	†21,902 28	.....	†25,047 03	304,311 97
	Grands totaux "canaux"	4,359,186 75	.....	382,321 48	.....	338,289 09	.....	342,709 66	.....	361,704 51	.....	329,061 43	6,113,272 92

†Tiré des "Etats, etc., du Revenu de l'Intérieur."

ETAT indiquant le revenu des ouvrages publics mentionnés, pour les années suivantes.

ÉDIFICES PUBLICS.

Numéro.	Nom de l'édifice.	Province.	Revenu depuis juillet 1867 jusqu'à juin 1867.	Exercice terminé le 30 juin. 1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		Total pour les 15 années expirées le 30 juin 1882.
			$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts.
1	Edifices publics de St-Jean, N.B.	.....	5,470 00	25	8 38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,478 38

PORTS ET BRISE-LAMES.

1	Port d'Amherst	Québec	2,462 68	36	185 30	36	110 04	36	92 88	36	121 96	38	148 68	3,121 54
2	do de Bathurst	Nouv.-Brunsw'k	3,886 04	36	443 52	36	496 44	36	298 64	.....	.....	.....	.....	5,124 64
3	Jetée de Berthier	Québec	360 00	25	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420 00
4	Port de Chatham	Nouv.-Brunsw'k	738 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	738 10
5	Brise-lames de la baie aux Vaches	Nouv.-Ecosse	9,263 14	36	3,931 45	36	2,204 34	25	2,041 10	25	3,062 41	27	2,847 70	23,350 14
6	Jetée de Digby	do	.....	.....	.....	.....	.....	25	266 71	25	420 73	27	408 18	1,095 62
7	Jetée des Eboulements	Québec	243 34	25	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	283 34
8	Havre de Gaspé	do	161 60	36	5 90	36	8 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	175 70
9	do Goderich	Ontario	.....	25	(a)2,612 70	25	3,082 42	25	1,918 24	25	(b)1,481 52	27	(c)1,298 24	10,393 12
10	do Halifax	Nouv.-Ecosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	17 46	17 46
11	do aux Maisons	Québec	300 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 80
12	Ingonish (Badeck)	Nouv.-Ecosse	17 82	.....	.....	36	112 25	36	61 92	36	29 67	38	39 60	261 26
13	Port de Inverhuron	Ontario	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	69 35	69 35
14	Baie Jordan (Shelburne)	Nouv.-Ecosse	7 41	.....	.....	36	10 60	.....	.....	36	27 50	38	19 60	65 11
15	Jetée de l'Islet	Québec	60 00	25	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 00
16	Jetée de Maitland	Nouv.-Ecosse	112 94	25	57 83	.....	.....	25	34 03	25	18 37	27	30 82	253 99
17	Jetée de la Malbaie	Québec	1,240 01	25	210 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,450 01
18	Pointe-du-Chêne ou Kingsport	Nouv.-Ecosse	103 00	25	117 76	25	105 25	25	104 26	25	79 29	27	171 62	681 18
19	Port de Oakville	do	2,782 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,782 05
20	Port-Colborne	Ontario	5,582 76	25	66 52	25	139 86	25	49 28	25	43 24	27	39 97	5,921 63
21	Port-Dalhousie	do	4,581 44	.....	.....	25	3 42	25	9 46	25	8 22	.....	.....	4,605 54

22	Port de Port-Dover	do	10,958 91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,958 91
23	do Greville	Nouvelle-Ecosse.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	20 10	.....	20 10
24	Richibucto	N.-Brunswick	10,558 02	36	1,331 20	36	721 20	36	637 56	36	665 12	38	609 04	.....	.....	14,522 14
25	Jetée de Rimouski	Québec	290 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	290 00
26	do de la Rivière-du-Loup	do	1,224 00	25	230 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,454 00
27	do de la Rivière-Ouelle	do	116 66	25	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	136 66
28	Port de Rondeau	Ontario	.....	25	.....	.....	.....	25	25 70	25	12 43	27	33 73	.....	.....	71 86
29	Jetées de Trois-Rivières	Québec	.....	.....	18 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 50
30	Port de Whitby	Ontario	5,637 64	.....	.....	25	3,631 45	25	1,913 00	25	1,988 00	27	2,072 00	.....	.....	15,242 09
	Total, havres, etc.		60,691 36	.....	9,350 68	.....	10,625 47	.....	7,452 78	.....	7,958 46	.....	7,826 09	.....	.....	103,904 84

(*a*) Y compris $560 00 pour loyer de lots.
(*b*) do 150 00 do
(*c*) do 150 00 do

$861 00

ETAT indiquant le revenu des ouvrages publics mentionnés, pour les années suivantes.—*Suite.*

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Numéro.	Nom de la glissoire.	Revenu, depuis le 1er juillet, 1867 jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin. 1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		Total pour les 15 années expirées le 30 juin 1882.
		$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts.
1	District du Saguenay	14,033 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,033 97
2	do St. Maurice	115,120 65	25	7,913 40	25	5,733 31	23	489 32	25	6,719 36	25	9,319 91	145,295 95
3	do de l'Ottawa	766,448 36	23	90,086 91	23	59,404 63	23	55,511 04	23	74,278 84	25	85,629 27	1,131,359 05
4	do de Newcastle	1,322 11	25	363 71	25	455 40	23	500 00	25	240 76	.....	230 00	3,111 98
5	En général	1,248 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,248 01
	Totaux	898,173 10	.....	98,364 02	.....	65,593 34	.....	56,500 36	.....	81,238 96	.....	95,179 18	1,295,048 96

CHEMINS ET PONTS.

1	Chemin de Brantford et London	59 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59 95
2	do Dundas et Waterloo	9,133 12	.....	.....	.....	.....	25	1,000 00	25	1,000 00	27	1,000 00	12,133 12
3	Pont de Dunnville	5,718 57	25	800 10	25	480 06	25	426 72	25	533 40	27	480 06	8,438 91
4	Chemin de Huntingdon et Port Louis	1,256 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,256 26
5	Pont suspendu Union, Ottawa	30,376 50	25	2,390 30	25	1,839 45	25	2,576 16	25	3,661 41	27	2,951 48	43,795 30
6	Chemin de York et Peel	8,750 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,750 68
	Totaux	55,295 08	.....	3,190 40	.....	2,319 51	.....	4,002 88	.....	5,194 81	.....	4,431 54	74,434 22

LIGNES DE TELEGRAPHE.

1	Télégraphes terriens et câbles sous-marins, bas du St-Laurent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	290 59	29	1,872 53	2,163 12
2	Télégraphe de la C.-B.	50,503 38	27	8,530 57	27	5,179 70	27	8,078 14	27	8,640 74	29	19,103 42	100,035 95
	Totaux	50,503 38	.....	8,530 57	.....	5,179 70	.....	8,078 14	.....	8,931 33	.....	20,975 95	102,199 07

ETAT indiquant le revenu des ouvrages publics mentionnées, pour les années suivantes—*Suite*

BACS.

Numéro.	Nom du passage d'eau	Revenu depuis le 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin. 1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		Total pour les 15 années expirées le 30 juin 1882.
		$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	I.	$ cts.	$ cts.
1	Gatineau et New Edinburgh	350 00	.....	.....	22	50 00	25	50 00	25	75 00	27	230 00	755 00
2	Gatineau et Rockliffe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 00	45 00
3	Hull et Ottawa	385 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00	635 00
4	Papineauville et quai de Brown	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	10 00	.....	10 00	20 00
5	Pembroke et Ile des Allumettes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00	1 00
6	Restigouche	80 00	25	25 00	25	20 00	.....	.....	25	20 00	27	20 00	165 00
7	Sandwich	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
8	Thurso et Clarence	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	35 00	.....	.....	35 00
	Totaux, bacs	915 00	.....	25 00	.....	70 00	.....	50 00	.....	140 00	.....	556 00	1,756 00

DIVERS.

1	Recettes des dragueurs, provinces maritimes	6,700 42	27	15,863 44	27	6,754 49	27	11,316 36	27	14,103 23	29	700 00	55,437 94
2	Bateau-chèvre du gouvern., Québec	2,601 34	*133	1,447 18	*133	3,400 25	.....	.....	25	2,057 45	27	406 20	9,912 42
	Totaux, divers	9,301 76	.....	17,310 62	.....	10,154 74	.....	11,316 36	.....	16,160 68	.....	1,106 20	65,350 36

* Du rapport du ministre des travaux publics, pour 1880-81, Annexe no 14.

TABLEAU récapitulatif du revenu des ouvrages publics pour les années ci-dessous mentionnées.

Numéro.	Nom des ouvrages.	Revenu depuis le 1er juillet 1867, jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin. 1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	Total pour les 15 années expirées le 30 juin 1882.
		$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	7,301,101 80	1,514,846 38	1,419,955 60	1,742,537 25	2,203,064 28	2,253,734 55	16,435,239 86
2	Canaux, péages, etc	4,152,662 98	361,052 48	325,392 22	326,036 64	339,802 23	304,014 40	5,808,960 95
3	do loyers de pouvoirs d'eau	206,523 77	21,269 00	12,896 87	16,673 02	21,902 28	25,047 03	304,311 97
	Totaux, ch. de fer et canaux	11,660,288 55	1,897,167 86	1,758,244 69	2,085,246 91	2,564,768 79	2,582,795 98	22,548,512 78
4	Edifices publics	5,470 00	8 38	.....	.....	.....	.....	5,478 38
5	Ports et jetées	60,691 36	9,350 68	10,625 47	7,452 78	7,958 46	7,826 09	103,904 84
6	Glissoires et estacades	898,173 10	98,364 02	65,593 34	56,500 36	81,238 96	95,179 18	1,295,048 96
7	Chemins et ponts	55,295 08	3,190 40	2,319 51	4,002 88	5,194 81	4,431 54	74,434 22
8	Lignes de télégraphes	50,503 38	8,530 57	5,179 70	8,078 14	8,931 33	20,975 95	102,199 07
	Divers :							
9	Recettes, dragueurs, prov. marit.	6,700 42	15,863 44	6,754 49	11,316 36	14,103 23	700 00	55,437 94
10	Bacs	915 00	25 00	70 00	50 00	140 00	556 00	1,756 00
11	Bateau-chèvre du gouvernement	2,601 34	1,447 18	3,400 25	.....	2,057 45	406 20	9,912 42
	Totaux, ouvrages publics	1,080,349 68	136,779 67	93,942 76	87,400 52	119,624 24	130,074 96	1,648,171 83
	Grands totaux	12,740,638 23	2,033,947 53	1,852,187 45	2,172,647 43	2,684,393 03	2,712,870 94	24,196,684 61

TABLEAUX indiquant le revenu et les dépenses pour frais d'exploitation, etc., des chemins de fer de l'Etat, pour les années ci-dessous mentionnées.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Exercice terminé le 30 juin.	Revenu brut.	Dépenses.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Jusqu'au 30 juin 1877.	4,509,324 41	7,330,528 80	2,821,204 39
1878.	1,378,946 78	1,811,273 56	432,326 78
1879.	1,294,099 69	2,010,183 22	716,083 53
1880.	*a* 1,520,310 45	*a* 1,607,956 70	87,646 15
1881.	*a* 1,777,856 76	*a* 1,780,353 53	2,496 87
1882	*a* 2,100,315 85	*a* 2,080,592 37	.....
Totaux..	12,580,853 94	16,620,888 18	4,059,757 72
A déduire, le revenu net pour 1882.....			19,723 48
Total du déficit jusq. 30 juin 1882..			4,040,034 24

	Revenu.	Dépenses.
a Y compris "l'embranch. de Windsor."	$14,011 97	$ 4,526 99
do do .	17,462 84	20,502 26
do do .	21,053 19	10,934 89
	$52,528 00	$35,964 14

N.B —En vertu d'un arrêté du conseil daté le 9 novembre 1872, les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et Européen et Nord-Américain ont été incorporés à l'Intercolonial."

Déficit ainsi que susdit		$4,040,034 24
A déduire—Revenu net du ch. de f. de la Nouvelle-Ecosse jusqu'au 30 juin 1872...	$ 20,997 49	
do do "Européen et Nord-Américain"	266,772 20	
		287,769 69
Total du deficit jusq. 30 juin 1882, pour "l'Intercolonial" tel que reconstitué.		$3,752,264 55

No. 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Exercice terminé le 30 juin.	Revenu brut.	Dépenses.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Jusqu'au 30 juin 1877.	273,219 87	498,620 30	225,400 43
1878.	135,899 60	221,599 49	85,699 89
1879.	125,855 91	223,313 12	97,457 21
1880.	113,851 11	164,640 55	50,789 44
1881.	131,131 43	203,122 88	71,991 45
1882.	137,267 54	228,259 97	90,992 43
Totaux...	917,225 46	1,539,556 31	
Total du déficit pour 15 années expirées le 30 juin 1882.....			622,330 85

TABLEAUX indiquant le revenu et les dépenses pour frais d'exploitation, etc, des chemins de fer de l'Etat, pour les années ci-dessous mentionnées—*Fin.*

N° 3.—CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE—EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

Exercice terminé le 30 juin.	Revenu brut.	Dépenses.	Revenu net.	——
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Jusqu'au 30 juin 1877.	.....	.....	.....	
1878.	.....	.....	.....	
1879.	.....	.....	.....	
1880.	108,375 69	78,892 01	29,483 68	
1881.	294,076 09	236,944 98	57,131 11	
1882.	*a* 16,151 16	2,570 88	13,580 28	*a* Revenu des années antérieures perçu en 1882.
Totaux.	418,602 94	318,407 87	100,195 07	

Par arrêté du conseil en date du 9 avril 1881 (n° 26,050), l'embranchement de Pembina a été transféré à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

TABLEAU récapitulatif du revenu et les dépenses pour frais d'exploitation, etc., des chemins de fer de l'Etat, pour les années ci-dessous mentionnées.

Numéro.	Total depuis le 1er juillet jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin.					Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.
		1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	7,301,101 80	1,514,846 38	1,419,955 60	1,742,537 25	2,203,064 28	2,253,734 55	16,435,239 86
			DÉPENSE.				
2	10,059,936 93	2,032,873 05	2,233,496 34	1,851,489 26	2,220,421 39	2,311,423 22	20,709,640 19
			DÉFICIT.				
3	2,758,835 13	518,026 67	813,540 74	108,952 01	17,357 11	57,668 67	4,274,400 33

	Déficit.
MÉM.—Chemin de fer Intercolonial	$3,752,264 55
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	622,330 85
	$4,374,595 40
A déduire, le revenu net de l'embranchement de Pembina	100,195 07
Total du déficit, chemins de fer.....	$4,274,400 33

ETAT indiquant les revenus bruts de toutes sources, sur les canaux, depuis le 1er juillet 1877 jusqu'au 30 juin 1882.

Nom du canal.	Payages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total des revenus de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	14,921 48	50,428 48	2,812 42	(a) 68,162 38	17,411 50	9,587 00	95,160 88
Canal Welland	23,937 25	191,795 40	439 16	(b) 216,171 81	2,137 75	1,347 16	219,656 72
Canal de la b. Burlington	3,826 85	.....	.....	3,826 85	.....	.....	3,826 85
Canaux de l'Ottawa, sav: Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	4,538 93	34,527 41	411 35	(c) 39,477 69	359 00	13 00	39,849 69
Canal Rideau	1,488 88	3,380 11	79 21	(d) 4,948 20	555 25	161 24	5,664 69
Canal Chambly, Ecluse de Saint-Ours	2,518 08	14,394 94	75 60	e 16,988 62	100 00	93 80	17,182 42
District de Newcastle	63 00	211 73	.....	274 73	40 00	.....	314 73
Divers	.....	.....	.....	.....	665 50	.....	665 50
Totaux	51,294 47	294,738 07	3,817 74	349,850 28	21,269 00	11,202 20	382,321 48
1879.							
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	14,155 19	48,448 48	3,171 41	(a) 65,775 08	8,136 62	7,896 68	81,808 38
Canal Welland	19,137 82	166,363 66	342 67	(b) 185,844 15	2,853 25	103 13	188,800 53
Canal de la b. Burlington	3,922 95	.....	.....	3,922 95	.....	.....	3,922 65
Canaux de l'Ottawa, sav: Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	4,349 40	35,392 47	371 78	(c) 40,113 65	346 00	42 00	40,501 65
Canal Rideau	1,436 43	3,030 42	101 89	(d) 4,568 65	506 25	311 69	5,386 59
Saint-Ours et Chambly	2,914 41	13,221 76	117 77	e 16,253 94	150 00	379 80	16,783 74
District de Newcastle	14 00	166 50	.....	180 50	40 00	.....	220 50
Divers	.....	.....	.....	.....	864 75	.....	864 75
Totaux	45,930 10	266,623 30	4,105 52	316,658 92	12,896 87	8,733 30	338,289 09

1878—(a) Non compris $40,644 48 pour march passées en franch. *Canal fermé pour cause d'agrand.
(b) do 1,616 40 do
(c) do 8 20 do
(d) do 43 49 do
(e) do 580 30 do
$42,892 87

1879—(a) Non compris $42,286 98 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 2,105 63 do
(c) do 13 70 do
(d) do 48 58 do
(e) do 158 10 do
$44,612 99

10 a—71

ETAT indiquant les revenus bruts de toutes sources, sur les canaux, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	Payages perçus pour			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, quaiage, dommages et amendes.	Total des revenus de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1880.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	(a)
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	16,732 16	57,104 35	3,322 63	(b) 77,159 14	10,594 76	8,971 18	96,725 08
Canal Welland	17,869 34	144,698 36	81 42	(c) 162,649 12	4,205 26	146 80	167,001 18
Canal de la b. Burlington	,711 70	.....	.....	3,711 70	.....	.....	3,711 70
Canaux de l'Ottawa: Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	5,334 98	43,195 43	378 37	48,908 78	370 00	43 56	49,322 34
Canal Rideau	1,641 30	3,417 73	123 84	5,182 87	1,153 00	308 56	6,644 43
Saint-Ours et Chambly	3,566 11	15,005 85	91 01	(d) 18,662 97	20 00	30 30	18,713 27
District de Newcastle	5 50	256 16	.....	261 66	.....	.....	261 66
Divers	.....	.....	.....	.....	330 00	.....	330 00
Totaux	48,861 09	263,677 88	3,997 27	316,536 24	16,673 02	9,500 40	342,709 66
1881.							
Canal Saint-Pierre	823 28	71 49	.....	894 77	.....	.....	894 77
Can'x du St-Laurent, sav: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	18,152 24	69,355 53	3,630 37	(a) 91,138 14	13,691 66	10,239 63	115,069 43
Canal Welland	16,417 21	128,724 63	89 88	(b) 145,231 72	5,397 71	150 00	150,779 43
Canal de la b. Burlington	3,978 77	.....	.....	3,978 77	.....	.....	3,978 77
Canaux de l'Ottawa, sav: Ecluse de Ste-Anne, Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	6,400 46	54,657 01	369 45	(c) 61,426 92	1,173 00	109 06	62,708 98
Canal Rideau	1,790 41	3,737 77	95 69	(d) 5,623 87	756 91	312 41	6,693 19
St-Ours et Chambly	4,084 98	16,222 08	56 81	(e) 20,363 87	345 00	109 95	20,818 82
District de Newcastle	3 00	220 12	.....	223 12	.....	.....	223 12
Divers	.....	.....	.....	.....	538 00	.....	538 00
Totaux	51,650 35	272,988 63	4,242 20	328,881 18	21,902 28	10,921 05	361,704 51

1880—(a)—Canal fermé pour cause d'agrandissement. Il n'y a rien passé pendant l'année.
(b)—Non compris $54,709 28 pour marchandises passées en franchise.
(c) do 5,175 28 do
(d) do 238 27 do
60,122 83

1881—(a)—Non compris $51,181 56 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 4,875 65 do
(c) do 15 30 do
(d) do 24 08 do
(e) do 96 07 do
$56,192 66

ETAT indiquant les revenus bruts sur les canaux, etc.—*Fin.*

Nom du canal.	Péages perçus sur			Total des péages perçus.	Loyers.	Emmagasinage, hivernage, dommages et amendes.	Total du revenu de toutes sources.
	Navires.	Marchandises.	Passagers.				
1882.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	799 62	127 12	.....	926 74	.....	.....	926 74
Can. du St-Laurent, sav.: Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburgh	15,800 31	67,989 18	4,039 11	(a) 87,828 60	15,239 00	12,194 40	115,262 00
Canal Welland	12,513 97	96,039 15	86 51	(b) 108,639 13	7,985 53	1,801 44	118,426 60
Can. de la baie Burlington	3,657 90	.....	.....	3,657 90	.....	.....	3,657 90
Canaux de l'Ottawa, sav.: Ecluse Sainte-Anne, Carillon, Chute-à-Blondeau, Grenville	6,220 10	51,951 83	268 55	(c) 58,440 48	631 00	54 57	59,126 05
Canal Rideau	1,889 31	3,748 03	144 48	(d) 5,781 82	730 50	354 94	6,867 26
Saint-Ours et Chambly	4,168 28	19,715 79	56 23	(e) 23,940 30	.....	81 90	24,022 20
District de Newcastle	29 50	282 18	.....	311 68	.....	.....	311 68
Divers	.....	.....	.....	.....	461 00	.....	461 00
Totaux	45,078 99	239,853 28	4,594 88	289,527 15	25,047 03	14,487 25	329,061 43

(a) Non compris $24,495 91 pour marchandises passées en franchise.
(b) do 4,847 70 do
(c) do 11 75 do
(d) do 32 19 do
(e) do 59 07 do

$29,446 62

10 a—71½

N° 1.—ETAT indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada,—le revenu brut des péages perçus sur ces navires et ces marchandises, ainsi que de toutes autres sources,—les frais d'entretien, de régie, de perception de péages, etc., et le revenu net pour chaque exercice, à compter du 1er juillet 1877 jusqu'au 30 juin 1882.

Nom du canal.	1878.								Total des déductions.	Revenu net.
	Tonnage.		Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire.					
	Navires.	Marchandises.			Entretien et réparations.	Administration.	Perception des péages, etc.	Divers.		
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	600 00	.....	.....	600 00	.....
Canaux du Saint-Laurent, savoir :										
Lachine					13,646 41	39,062 97	10,674 08			
Beauharnois	1,792,267	865,883	2,658,150	95,160 88	9,861 05	14,383 37	1,001 87	.....	121,494 42	.....
Cornwall					4,935 21	13,825 50	1,074 07			
Williamsburgh					4,449 78	7,430 11	1,150 00			
Canal Welland	1,240,176	1,091,898	2,332,074	219,656 72	66,393 53	60,138 59	7,610 33	.....	134,142 45	85,514 27
Canal de la baie Burlington	379,524	83,574	463,098	3,826 85	1,278 06	300 00	24 56	.....	1,602 62	2,224 23
Canaux de l'Ottawa, savoir :										
Ecluse Sainte-Anne					511 95	2,057 32	946 55			
Carillon	502,479	475,175	977,654	39,849 69	5,082 72	11,401 30	1,338 71	.....	21,368 55	18,481 14
Chute-à-Blondeau										
Grenville										
Canal Rideau	164,353	115,438	279,791	5,664 69	11,034 22	26,651 51	2,119 85	.....	39,805 58	.....
Ecluse Saint-Ours	221,367	178,828	400,195	17,182 42	283 77	1,556 65	590 18	.....	21,285 63	.....
Canal Chambly					6,022 96	10,413 99	2,418 08			
District de Newcastle	10,696	15,842	26,538	314 73	.....	.....	.....	.....	.....	314 73
Divers	.....	.....	.....	665 50	.....	.....	.....	.....	.....	665 50
Totaux	4,310,862	2,826,638	7,137,500	382,321 48	123,529 66	187,821 31	28,948 28	.....	340,299 25	107,199 87

A déduire, le surplus de dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	$ 600 00	
do do do des canaux du Saint-Laurent	26,333 54	
do do do du canal Rideau	34,140 89	
do do do du canal Chambly et de l'écluse Saint-Ours	4,103 21	
		65,177 64
Revenu net pour 1878		42,022 23

ÉTAT indiquant le tonnage des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1879. Tonnage. Navires.	Marchandises.	Total du tonnage.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	Régie.	Perception du revenu, etc.	Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	631 50	.....	.....	631 50	.....
Canaux du Saint-Laurent, sav. :										
Lachine					12,400 78	42,338 84	9,313 30			
Beauharnois	1,729,616	818,916	2,548,532	81,808 38	10,370 71	15,015 86	978 26	.....	122,729 87	.....
Cornwall					4,983 15	13,817 96	1,294 10			
Williamsburgh					3,549 71	7,517 20	1,150 00			
Canal Welland	998,247	918,924	1,917,171	188,800 53	56,755 57	59,942 23	7,620 21	.....	124,318 01	64,482 52
Canal de la Baie Burlington	362,811	81,426	444,237	3,922 95	448 06	302 62	.....	.....	750 68	3,172 27
Canaux de l'Ottawa										
Ecluse de Sainte-Anne					3,259 70	2,202 03	945 17			
Carillon	421,894	455,554	877,448	40,501 65	.....	.....	.....	.....	26,557 42	13,944 23
Chute à Blondeau					7,629 98	11,501 22	1,019 32			
Grenville					.....	.....	.....			
Canal Rideau	155,927	104,268	260,195	5,386 59	7,134 55	26,042 52	2,111 20	.....	35,288 27	.....
Ecluse de Saint-Ours	249,938	160,586	410,524	16,783 74	456 07	1,581 55	615 99	.....	25,126 31	.....
Canal Chambly					8,809 77	11,301 53	2,361 40			
District de Newcastle	2,662	11,289	13,951	220 50	.....	.....	.....	.....	.....	220 50
Divers	.....	.....	.....	864 75	.....	.....	.....	.....	.....	864 75
Totaux	3,921,095	2,550,963	6,472,058	338,289 09	115,798 05	192,195 06	27,408 95	.....	335,402 06	82,684 27

A déduire, le surplus de dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	$ 631 50	
do do des canaux du Saint-Laurent	40,921 49	
do do du canal Rideau	39,901 68	
do do do de Chambly et de l'écluse de Saint-Ours	8,342 57	
		79,797 24
Revenu net pour 1879		2,887 03

ETAT indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite*.

Nom du canal.	1880. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandise.	Total du tonnage.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	Régie.	Perception du revenu, etc.	Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	400 00	.....	.....	400 00	
Can'x du St-Laurent, sav.:										
Lachine					10,223 62	38,950 90	10,959 95			
Beauharnois	1,920,312	990,167	2,910,479	96,725 08	8,997 34	15,362 61	1,092 37	.....	123,574 07	
Cornwall					9,735 76	14,440 33	1,071 27			
Williamsburgh					3,999 77	7,590 15	1,150 00			
Canal Welland	943,686	896,122	1,839,808	167,001 18	76,535 25	63,193 10	7,552 45	.....	147,285 80	19,715 38
Canal de la baie Burlington	341,672	92,336	434,008	3,711 70	3,519 80	300 00	.....	.....	3,819 80	
Canaux d'Ottawa, savoir:										
Ecluse de Ste-Anne					1,704 71	2,152 57	942 46			
Carillon	473,997	532,795	1,006,792	49,322 34	.....	.....	.....	.....	25,766 05	23,556 29
Chute à Blondeau					7,625 54	11,959 14	1,381 63			
Grenville					.....	.....	.....			
Ecl'se des Rapid. Culbute	.....	.....	.....	.....	259 31	202 50	.....	.....	461 81	
Canal Rideau	161,216	108,699	269,915	6,644 43	11,434 05	26,463 88	2,115 37	.....	40,013 30	
Eluse de Saint-Ours	302,162	187,459	489,621	18,713 27	705 54	1,614 01	624 00	.....	29,659 63	
Canal Chambly					12,377 74	11,516 22	2,822 12			
District de Newcastle	602	19,044	19,646	261 66	3,568 89	1,188 92	.....	.....	4,757 81	
Divers	.....	.....	.....	330 00	.....	.....	.....	3,765 28	3,765 28	
Totaux	4,143,647	2,826,622	6,970,269	342,709 66	150,687 32	195,339 33	29,711 62	3,765 28	379,503 55	43,271 67

A déduire, le surplus dépensé sur le revenu du canal Saint-Pierre	400 00	
do do des canaux du Saint-Laurent	26,848 99	
do do du canal de la Baie Burlington	108 10	
do do de l'écluse de la Culbute	461 81	
do do du canal Rideau	33,368 87	
do do do Chambly et de l'écluse de Saint-Ours	10,946 36	
do do do du district de Newcastle	4,496 15	
do do divers	3,435 28	
		80,065 56
Déficit pour 1880		36,793 89

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1881. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire: Entretien et réparations.	A déduire: Administration.	A déduire: Perception des péages, etc.	A déduire: Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts
Canal Saint-Pierre	16,537	7,149	23,686	894 77	.....	959 58	.....	.....	959 58	.....
Can. du St-Laurent, sav.:										
Lachine					19,888 33	39,027 99	10,461 57	.....		
Beauharnois	1,997,432	1,052,210	3,049,642	115,069 43	10,770 67	17,659 93	1,010 01	.....	134,346 13	.....
Cornwall					5,524 10	15,173 60	1,086 85	.....		
Williamsburgh					5,020 73	7,572 35	1,150 00	.....		
Canal Welland	863,096	798,809	1,661,905	150,779 43	69,249 53	56,398 04	7,557 49	.....	133,205 06	17,574 37
Canal de la baie Burlington	368,312	117,864	486,176	3,978 77	.....	300 00	.....	.....	300 00	3,678 77
Canaux d'Ottawa										
Ecluse de Sainte-Anne					3,257 92	2,553 02	942 93	.....		
Carillon	552,876	663,960	1,216,836	62,708 98	.....	.....	.....	.....	29,243 37	33,465 61
Chute à Blondeau					8,076 91	13,059 18	1,353 41	.....		
Grenville					.....	.....	.....	.....		
Ecluse de la Culbute	.....	.....	.....	.....	.....	962 85	.....	.....	962 85	.....
Canal Rideau	163,103	114,015	277,118	6,693 19	8,627 00	26,024 71	2,431 59	.....	37,083 30	.....
Ecluse de Saint-Ours	321,851	202,011	523,862	20,818 82	1,299 77	1,741 97	602 60	.....	40,748 89	.....
Canal Chambly					20,705 17	13,950 47	2,448 91			
Newcastle	410	14,264	14,674	223 12	2,233 50	2,489 93	.....	.....	4,723 43	.....
Divers	.....	.....	.....	538 00	.....	.....	.....	2,390 74	2,390 74	.....
Totaux	4,283,617	2,970,282	7,253,899	361,704 51	154,653 63	197,873 62	29,045 36	2,390 74	383,963 35	54 ,718 7

A déduire, le surplus des dépenses sur le revenu du canal Saint-Pierre	64 81	
des canaux du Saint-Laurent	19,276 70	
du canal Rideau	30,390 11	
de l'écluse de la Culbute	962 85	
du canal Chambly et de l'écluse de Saint-Ours	19,930 07	
de Newcastle	4,500 31	
divers	1,852 74	
		76,977 59
Déficit pour 1881		22,258 84

TABLEAU indiquant le tonnage total des navires et des marchandises qui ont passé par les canaux du Canada, etc.—*Suite.*

Nom du canal.	1882. Tonnage. Navires.	Tonnage. Marchandises.	Tonnage total.	Revenu brut.	A déduire. Entretien et réparations.	A déduire. Administration.	A déduire. Perception des péages, etc.	A déduire. Divers.	Total des déductions.	Revenu net.
				$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Saint-Pierre	39,981	12,712	52,693	926 74	200 63	1,920 54	.....	.....	2,121 17	
Can. du St-Laurent, sav.:										
Lachine					17,116 46	41,158 90	10,296 90			
Beauharnois	1,936,896	677,450	2,614,346	115,262 00	20,813 86	18,804 53	1,604 77	.....	148,842 72	
Cornwall					6,634 62	15,052 20	1,173 35			
Williamsburg					7,447 69	7,589 44	1,150 00			
Canal Welland	679,010	608,929	1,287,969	118,426 60	84,374 97	74,641 51	7,321 71	.....	166,338 19	
Canal de la baie Burlington	336,520	139,505	476,025	3,657 90	240 62	300 00	.....	.....	540 62	3,117 28
Canaux d'Ottawa, sav.:										
Ecluse de Sainte-Anne					2,343 99	2,611 30	1,247 52			
Carillon	546,671	744,198	1,290,869	59,126 05	.....	.....	.....	.....	29,503 95	29,622 10
Chute à Blondeau					7,582 68	14,387 49	1,330 97			
Grenville					.....	.....	.....			
Ecluse de la Culbute	.....	.....	.....	.....	162 33	790 00	.....	.....	952 33	
Canal Rideau	180,174	99,527	279,701	6,867 26	13,860 28	26,915 29	2,113 01	.....	42,888 58	
Ecluse de Saint-Ours	338,300	245,307	583,607	24,022 20	1,902 41	2,002 71	615 69	.....	40,635 66	
Canal Chambly					16,843 60	16,686 78	2,584 47			
District de Newcastle	5,665	15,215	20,880	311 68	8,115 50	2,011 92	.....	.....	10,127 42	
Ecluse de Fort-Frances	.....	.....	.....	.....	2,559 41	.....	.....	.....	2,559 41	
Divers	.....	.....	.....	461 00	.....	.....	.....	2,459 09	2,459 09	
Total	4,063,247	2,542,843	6,606,090	329,061 43	190,199 05	224,872 61	29,438 39	2,459 09	446,969 14	32,739 38

A déduire, le surplus des dépenses sur le revenu	1,194 43	
do do des canaux du Saint-Laurent	33,580 72	
do do du canal Welland	47,911 59	
do do de l'écluse de la Culbute	952 33	
do do du canal Rideau	36,021 32	
do do du canal Chambly	16,613 46	
do do de Newcastle	9,815 74	
do do de l'écluse de Fort-Frances	2,559 41	
do do divers	1,998 09	
		150,647 09
Déficit pour 1882		117,907 71

TABLEAU indiquant le nombre des navires de toute espèce qui ont passé par les canaux du Canada pendant les exercices ci-dessous mentionnés.

Années.	Canadiens.														Américains.														Nombre total des navires canadiens et américains de toute espèce, jusqu'au 30 juin 1882.
	Voiliers et autres navires.							Vapeurs.							Voiliers et autres navires.							Vapeurs.							
	Au-dessous de 50 tonneaux.	50 tonneaux et au-dessous de 100.	100 tonneaux et au-dessous de 150.	150 tonneaux et au-dessous de 200.	200 t'x et au-d. de 250.	250 à 400 tonneaux et au-dessus.	Nombre total.	Au-dessous de 50 ton'x.	50 t'x et au-d. de 100.	100 t'x et au-d. de 150.	150 t'x et au-d. de 200.	200 t'x et au-d- de 250.	250 à 400 tonneaux et au-dessous.	Noumbre total.	Au-dessous de 50 ton'x.	50 tonneaux et au-dessous de 100.	100 tonneaux et au-dessous de 150.	150 t'x et au-d. de 200.	200 t'x et au-d. de 250.	250 à 400 tonneaux et au-dessus.	Nombre total.	Au-dessous de 50 ton'x.	50 t'x et au-d. de 100.	100 t'x et au-d. de 150.	150 t'x et au-d. de 200.	200 t'x et au-d. de 250.	250 à 400 t'x et au-dessus	Nombre total.	
Jusqu'au 30 juin. 1877.....	2,323	4,315	3,548	964	456	1,224	12,830	1,142	408	178	107	102	237	2,174	231	4,440	909	281	624	1,712	8,197	250	85	35	20	25	278	693	23,894
1878.....	261	398	412	101	52	142	1,366	139	50	31	10	9	53	292	13	539	282	11	49	167	1,061	17	5	1	1	1	19	44	2,763
1879.....	305	322	342	106	44	126	1,245	150	53	24	12	12	50	301	15	334	219	12	27	128	735	19	11	3	...	...	20	53	2,334
1880.....	275	339	335	93	47	124	1,213	146	52	36	12	9	48	303	23	279	226	7	20	108	663	22	7	2	4	1	11	47	2,226
1881.....	296	385	402	139	56	134	1,412	154	49	28	17	14	47	309	10	335	333	7	17	76	778	27	12	1	...	1	3	44	2,543
1882.....	334	395	451	173	39	139	1,531	196	60	39	14	13	52	374	59	234	414	7	13	63	790	44	6	1	1	...	6	58	2,753
Totaux.	3,794	6,154	5,490	1,576	694	1,889	19,597	1,927	672	336	172	159	487	3,753	351	6,161	2,383	325	750	2,254	12,224	379	126	43	26	28	337	939	36,513

TABLEAU indiquant le nombre des passagers transportés sur les canaux du Canada pendant les années ci-dessous mentionnées.

Noms des canaux.	Nombre depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin.					Total pour quinze ans expirés le 30 juin 1882.
		1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	
Saint-Pierre	123	(a)	(a)	(a)	666	2,075	2,864
Saint-Laurent	457,866	59,439	68,648	71,716	77,754	75,221	810,644
Welland	80,923	10,065	5,353	5,395	4,950	1,741	108,427
Baie Burlington	149,636	36,534	64,684	22,408	12,133	7,239	292,634
Ecluse Sainte-Anne	132,701	*	*	*	*	*	132,701
Ottawa	184,914	31,461	20,295	19,304	20,129	16,381	292,484
ideau	7,620	3,247	4,170	5,371	3,784	5,069	29,261
Chambly et écluse St-Ours	33,807	3,625	7,251	4,943	3,091	3,061	55,778
Totaux	1,047,590	144,371	170,401	129,137	122,507	110,787	1,724,793

(a) Canal fermé pour cause d'agrandissement.
* Compris dans les "canaux Ottawa."

TABLEAU récapitulatif indiquant le nombre des navires et des passagers ainsi que le tonnage brut des navires et des marchandises qui ont passé sur les canaux du Canada,—le revenu brut et net, de toutes sources, perçu à leur égard, avec les déductions spécifiées, pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.

NOMBRE DE NAVIRES DE TOUTE ESPÈCE.

—	Du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin 1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.
Canadiens—							
Voiliers	12,830	1,366	1,245	1,213	1,412	1,531	19,597
Vapeurs	2,174	292	301	303	309	374	3,753
Americains—							
Voiliers	8,197	1,061	735	653	778	790	12,224
Vapeurs	693	44	53	47	44	58	939
Totaux	23,894	2,763	2,334	2,226	2,543	2,753	36,513
NOMBRE DE PASSAGERS.							
Passagers	1,047,590	144,371	170,401	129,137	122,507	110,787	1,724,793
TONNAGE.							
Tonnage des navires.	40,077,127	4,310,862	3,921,095	4,143,647	4,283,617	4,063,247	60,799,595
do marchandises	34,841,507	2,826,638	2,550,963	2,826,622	2,970,282	2,542,843	48,558,855
Totaux	74,918,634	7,137,500	6,472,058	6,970,269	7,253,899	6,606,090	109,358,450
REVENU BRUT.							
Péages, etc	4,152,662 98	361,052 48	325,392 22	326,036 64	339,802 23	304,014 40	5,808,960 95
Loyers	206,523 77	21,269 00	12,896 87	16,673 02	21,902 28	25,047 03	304,311 97
Totaux	4,359,186 75	382,321 48	338,289 09	342,709 66	361,704 51	329,061 43	6,113,272 92
DÉDUCTIONS SUR LE REVENU.							
Réparations	1,599,594 67	123,529 66	115,798 05	150,687 32	154,653 63	190,199 05	2,334,462 38
Régie	1,454,542 04	187,821 31	192,195 06	195,339 33	197,873 62	224,872 61	2,452,643 97
Perception de péages	251,847 56	28,948 28	27,408 95	29,711 62	29,045 36	29,438 39	396,400 16
Divers	47,136 05	.....	.....	3,765 28	2,390 74	2,459 09	55,751 16
Totaux	3,353,120 32	340,299 25	335,402 06	379,503 55	383,963 35	446,969 14	5,239,257 67
REVENU NET.							
.....	1,006,066 43	42.022 23	2,887 03	.....	.....	.....	1,050,975 69
DÉFICIT.							
.....	.....	.....	.....	36,793 89	22,258 84	117,907 71	176,960 44

Revenu net total jusqu'au 30 juin 1882..... 874,015 25

ETAT indiquant le revenu brut, les frais de réparation, d'entretien, de perception de péages, etc., et le revenu net des glissoires, pour les années ci-dessous mentionnées.

GLISSOIRES DU SAGUENAY.

Exercice.	Revenu brut.	A déduire.			Total des déductions.	Déficit.
		Réparations.	Régie.	Perception de péages.		
Jusqu'au 30 juin—	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1877	14,033 97	14,396 77	7,442 43	400 23	22,239 43	8,205 46
1878	.....	597 60	882 85	.....	1,480 45	1,480 45
1879	.....	5,491 02	753 05	.....	6,244 07	6,244 07
1880	.....	4,611 74	710 05	.....	5,321 79	5,321 79
1881	.....	6,210 39	853 68	.....	7,064 07	7,064 07
1882	.....	5,064 21	1,438 58	.....	6,502 79	6,502 79
Totaux	14,033 97	36,371 73	12,080 64	400 23	48,852 60	
Total du déficit pour quinze années expirées le 30 juin 1882						34,818 63

MÉM.—Déficit ainsi que ci-dessus	$34,818 63
A déduire, le revenu net depuis 1860 (date de l'ouverture de la glissoire) jusqu'au 30 juin 1867	1,878 20
Total du déficit jusqu'au 30 juin 1882	32,940 43

GLISSOIRES DU SAINT-MAURICE.

Exercice.	Revenu brut.	A déduire.			Total des déductions.	Déficit.
		Réparations.	Régie.	Perception de péages.		
Jusqu'au 30 juin—	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1877	115,120 65	63,647 78	136,453 26	3,987 44	204,088 48	88,967 83
1878	7,913 40	6,232 87	12,759 50	550 00	19,542 37	11,628 97
1879	5,733 31	4,291 19	13,355 19	559 00	18,205 38	12,472 07
1880	489 32	8,497 07	14,823 01	773 52	24,093 60	23,604 28
1881	6,719 36	3,831 27	14,993 41	578 50	19,403 18	12,683 82
1882	9,319 91	9,167 21	17,768 48	710 00	27,645 69	18,325 78
Totaux	145,295 95	95,667 39	210,152 85	7,158 46	312,978 70	
Total du déficit pour quinze années expirées le 30 juin 1882						167,682 75

MÉM.—Déficit ainsi que ci-dessus	$167,682 75
A ajouter le déficit dep. 1855 (date de l'ouv. des glis.) jus. 30 juin '67.	75,378 40
Total du déficit jusqu'au 30 juin 1882	243,061 15

ETAT indiquant le revenu brut, les frais de réparation, d'entretien, de perception des péages, etc.—*Fin.*

GLISSOIRES DE L'OTTAWA.

Exercice.	Bois de construction carré et méplat.	Billots.	Revenu brut.	A déduire		Total des déductions.	Revenu net annuel.
				Réparations.	Régie.		
Jusq. 30 juin	Pièces.	Pièces.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1877	2,919,005	16,951,862	766,448 36	252,965 21	175,913 90	428,879 11	337,569 25
1878	268,243	1,023,958	90,086 91	4,342 24	19,908 37	24,250 61	65,836 30
1879	161,437	1,118,958	59,404 63	4,038 81	20,636 73	24,675 54	34,729 09
1880	83,154	1,257,106	55,511 04	10,444 90	17,465 29	27,910 19	27,600 85
1881	168,817	2,196,084	74,278 84	11,803 02	19,086 06	30,889 08	43,389 76
1882	264,136	2,156,653	85,629 27	18,462 89	22,103 22	40,566 11	45,063 16
Totaux	3,864,792	24,704,621	1,131,359 05	302,057 07	275,113 57	577,170 64	
Total du revenu net pour quinze ans expirés le 30 juin 1882.							554,188 41

MEM.—Revenu net ainsi que ci-dessus ..... $ 554,188 41
do depuis 1845 (date de l'ouverture des glissoires) jusqu'au 30 juin 1867 ..... 488,403 38

Total du revenu net jusq. 30 juin 1882 ..... 1,042,591 79

OUVRAGES DES DISTRICTS DE NEWCASTLE.

Exercice.	Revenu brut.	A déduire			Total des deductions.	Déficit.
		Réparations.	Régie.	Divers.		
Jusqu'au 30 juin—	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1877	1,322 11	45,136 48	12,996 87	67 20	58,200 55	56,878 44
1878	363 71	5,963 11	2,366 45	16 22	8,345 78	7,982 07
1879	455 40	5,984 78	2,238 21	.....	8,222 99	7,767 59
1880	500 00	1,050 34	614 07	.....	1,664 41	1,164 41
1881	240 76	.....	529 00	.....	529 00	288 24
1882	230 00	3,028 53	582 50	77 93	3,688 96	3,458 96
Totaux	3,111 98	61,163 24	19,327 10	161 35	80,651 69	
Déficit total pour quinze ans expirés le 30 juin 1882						77,539 71

MEM.—Déficit tel que ci-dessus $77,539 71
do depuis 1845 (date de l'ouvert. des gliss.) jusq. 30 juin 1867. 3,894 28

Déficit total jusqu'au 30 juin 1882 ..... $81,433 99

TABLEAU récapitulatif indiquant le revenu et les dépenses des glissoires pour les années ci-dessous mentionnées.

REVENU.

—	Du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.	Exercice terminé le 30 juin.					Total pour quinze ans expirés le 30 juin 1882.
		1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	898,173 10	98,364 02	65,593 34	56,500 36	81,238 96	95,179 18	1,295,048 96

DÉPENSE.

Réparations	376,146 24	17,135 82	19,805 80	24,604 05	21,844 68	35,722 84	495,259 43
Régie.....	332,806 46	35,917 17	36,983 18	33,612 42	35,462 15	41,892 78	516,674 16
Perception de péages, etc.....	8,387 67	550 00	559 00	773 52	578 50	710 00	7,558 69
Divers.....	67 20	64 74	.....	.....	.....	77 93	209 87
Total des déductions...	713,407 57	53,667 73	57,347 98	58,989 99	57,885 33	78,403 55	1,019,702 15

REVENU NET.

.....	184,765 53	44,696 29	8,245 36	.....	23,353 65	16,775 63	277,836 44

DÉFICIT.

.....	.....	.....	.....	2,489 63	.....	.....	2,489 63

Revenu net pour 15 ans expirés le 30 juin 1882	275,346 81
Ajouter—Revenu depuis 1845 jusqu'au 30 juin 1867 (*voir* le rapport du commissaire des travaux publics, 1867, annexe n° 63, page 479).....	411,008 90
Total du revenu net depuis l'ouverture des glissoires jusqu'au 30 juin 1882	$686,355 71

		Revenu net.
Mémoire—		
Glissoires de l'Ottawa		$1,042,591 79
Glissoires, en général.....		1,199 49
		1,043,791 28
A déduire—	Déficit.	
Glissoires du Saguenay.....	$ 32,940 43	
do Saint-Maurice.....	243,061 15	
do de Newcastle.....	81,433 99	
		357,435 57
Total du revenu net ainsi que ci-dessus...		$686,355 71

TABLEAU indiquant le revenu et les dépenses du pont suspendu Union d'Ottawa, pour les quinze ans expirés le 30 juin 1882.

Exercice.	Revenu brut.	Dépenses.	Revenu net.	—
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Jusqu'au 30 juin—				
1877	30,376 50	6,862 01	23,514 49	
1878	2,390 30	214 74	2,175 56	
1879	1,839 45	309 96	1,529 49	
1880	2,576 16	.....	2,576 16	
1881	3,661 41	503 34	3,158 07	
1882	2,951 48	4,931 67	.....	
Totaux	43,795 30	12,821 72	32,953 77	
A déduire, le surplus des dép. sur le revenu pour 1882..			1,980 19	
Total du revenu net jusqu'au 30 juin 1882..			30,973 58	

ANNEXE No 42½

(N° 35872.)

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
MONTRÉAL, 3 juillet 1883.

CHER MONSIEUR,—A propos de vos dépêches télégraphiques des 20, 22 et 26 du mois dernier, par lesquelles vous demandez un relevé (embrassant une période de 15 ans) de la circulation des marchandises et des voyageurs sur les lignes de chemins de fer en concurrence avec les canaux dans le Canada et aux Etats-Unis, j'ai l'honneur de vous transmettre le résultat des efforts que nous avons faits pour nous rendre à votre désir. Les renseignements, puisés à différentes sources, ont été disposés en forme de tableaux, de manière à donner, je crois, l'information désirée, sans qu'il soit besoin de commentaire. Néanmoins, si vous avez besoin de renseignements sur quelques points ou colonnes de chiffres en particulier, je me ferai un plaisir de vous répondre promptement.

Permettez-moi d'ajouter que ce travail est le résultat de beaucoup de recherches, vu qu'il a fallu consulter de nombreuses autorités; et j'espère sincèrement qu'on en sera satisfait.

J'ai l'honneur d'être, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM. J. PATTERSON,
Secrétaire.

F. H. ENNIS, écr.,
Secrétaire, département des Travaux publics,
Ottawa.

SOMMAIRE DES TABLEAUX CI-JOINTS.

N° 1. Tableau comparatif indiquant la quantité de grain et de farine reçue à Montréal par le chemin de fer le Grand-Tronc et le canal de Lachine, 1868-1882. I

2. Tableau du trafic sur les chemins de fer, dans le Canada, depuis 1875. (Pas d'états avant 1875.)

3. Tableau du trafic sur les canaux de l'Etat de New-York depuis 1868 jusqu'à 1882.

4. Tableau indiquant la quantité de blé et de farine expédiée de Buffalo et d'Oswego, avec la somme de trafic attirée à Oswego, par le canal Welland, de 1868 à 1881.

5. Tableau du trafic sur les canaux de New-York, comparé avec celui de quatre lignes de chemin de fer rivales.

6. Tableau du mouvement des céréales vers la côte; comparaison entre leur mouvement par les canaux et leur mouvement par les voies ferrées, le meilleur état comparatif qui puisse être fait, pris conjointement avec l'état n° 8.

7. Tableau indiquant la quantité de grain et de farine reçue à New-York par canaux et voies ferrées, pendant sept mois de navigation sur les canaux.

8. Tableau du mouvement du trafic sur treize lignes principales de chemin de fer, dans les Etats-Unis, pour 1873 et 1880.

9. Nombre de milles de chemin de fer en exploitation aux Etats-Unis.

ANNEXE No 42½.

N° 1.—TABLEAU indiquant la quantité de grain et de farine reçue à Montréal par le chemin de fer le Grand-Tronc et le canal de Lachine.

Year.	Canal Lachine.	Chemin de fer le Grand-Tronc.
	Boisseaux.	Boisseaux.
1868	5,544,827	3,026,083
1869	9,753,754	3,350,995
1870	9,954,006	2,774,962
1871	12,520,443	3,759,706
1872	13,883,381	3,825,872
1873	15,573,816	4,326,730
1874	12,820,967	4,855,387
1875	11,654,284	5,761,106
1876	12,720,169	6,347,616
1877	13,650,804	5,083,883
1878	14,259,999	7,627,891
1879	17,160,750	5,813,330
1880	19,280,017	5,524,651
1881	12,431,250	7,588,840
1882	10,005,532	6,289,061

CHEMINS DE FER DANS LE CANADA.

N° 2.—TABLEAU indiquant le nombre de milles de chemin, le nombre de milles parcourus par les trains, le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportées, ainsi que les recettes et les dépenses annuelles pendant les huit dernières années.

Exercice finissant le 30 juin.	Nombre de milles de chemin.	Nombre de milles parcourus par les trains.				Nombre des voyageurs.	Tonnes de marchandises.	Recettes.	Frais d'exploitation.
		De voyageurs.	De marchandises.	Mixtes.	Total.				
								$	$
1875...	4,826½	5,206,353	10,910,181	1,563,644	17,680,168	5,190,416	5,670,826	19,470,539	15,775,532
1876...	5,157¼	5,837,461	9,616,148	2,650,019	18,103,628	5,544,814	6,331,757	19,358,084	15,802,721
1877...	5,574¼	.....	.....	.....	19,450,813	6,073,233	6,859,796	18,742,053	15,290,091
1878...	6,143½	6,225,327	9,981,786	3,462,334	19,669,447	6,443,924	7,883,472	20,520,078	16,100,102
1879...	6,484½	6,987,919	6,510,636	7,068,450	20,731,689	6,523,816	8,348,810	19,925,066	16,188,102
1880...	6,891¼	7,312,168	10,775,380	4,157,292	22,427,449	6,462,948	9,938,858	23,501,447	16,840,705
1881...	7,260	8,298,957	15,163,634	2,099,487	27,301,306	6,943,671	12,065,323	27,987,509	20,121,418
1882...	7,530	8,802,479	16,668,535	2,375,397	27,846,411	9,352,335	13,575,787	29,027,790	22,390,709

CANAUX DANS L'ETAT DE NEW-YORK.

N° 3.—Tableau indiquant le nombre de tonnes de marchandises expédiées des ports de marée; le nombre de tonnes arrivées des Etats de l'Ouest et de l'Etat de New-York aux ports de marée; le nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée; le nombre de tonnes du commerce intérieur de l'Etat de New-York, et le nombre de tonnes du mouvement total sur tous les canaux, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Année.	Expédiées des ports de marée.	Arrivées aux ports de marée.				Nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée.	Mouvement intérieur de l'Etat de New-York	Mouvement total.
		Par le canal Erié.		Par le canal Champlain.				
		Des Etats de l'Ouest.	De l'Etat de New-York	Du Vermont et du Canada.	De l'Etat de New-York			
1868	1,067,020	2,215,222	163,350	193,474	668,760	3,240,806	2,134,399	6,442,225
1869	772,201	2,028,568	229,121	203,876	634,577	3,096,142	1,990,737	5,859,080
1870	940,429	2,048,947	241,751	244,617	620,987	3,156,302	2,077,038	6,173,769
1871	801,538	2,473,832	175,045	212,054	634,870	3,495,801	2,170,549	6,467,888
1872	926,228	2,456,022	214,383	261,058	716,481	3,647,944	2,099,198	6,673,370
1873	795,117	2,539,455	225,900	27,895	763,399	3,376,649	2,193,016	6,364,782
1874	753,981	2,200,364	269,933	193,523	559,292	3,223,112	1,827,495	5,804,588
1875	701,253	1,664,056	250,886	135,115	558,720	2,608,777	1,549,828	4,859,858
1876	745,797	1,402,768	342,552	128,223	552,639	2,426,182	1,000,150	4,172,129
1877	978,991	2,010,081	287,927	156,150	532,654	2,986,812	990,160	4,955,963
1878	783,150	2,450,512	381,278	151,081	654,230	3,637,101	751,069	5,171,320
1879	992,434	2,196,177	349,825	151,913	588,261	3,286,176	1,083,762	5,362,372
1880	1,264,179	2,801,282	425,676	224,437	616,607	4,067,402	1,126,075	6,457,656
1881	1,056,196	1,804,120	389,182	212,179	660,358	3,065,839	1,057,157	5,179,192
1882	1,038,003	1,824,129	278,311	213,422	752,290	3,068,152	1,361,268	5,467,423

N° 4.—Tableau indiquant le nombre de tonnes de blé et de farine embarquées à Buffalo (et à Tonawanda) et Oswego, ainsi que le nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Année.	Buffalo (et Tonawanda).	Oswego.	Total.	Nombre total de tonneaux arrivés aux ports de marée.
1868.....	313,845	105,795	419,640	390,852
1869.....	496,524	148,721	645,245	636,670
1870.....	510,416	127,172	637,588	575,684
1871.....	576,456	133,216	709,672	678,450
1872.....	330,652	62,640	393,292	356,917
1873.....	738,644	57,283	795,927	682,827
1874.....	650,223	108,289	758,512	726,702
1875.....	701,174	34,418	735,592	686,709
1876.....	377,548	22,867	400,415	357,683
1877.....	400,126	29,810	429,936	385,072
1878.....	776,953	25,565	802,518	811,908
1879.....	893,643	26,474	920,117	914,619
1880.....	900,346	18,417	918,763	883,247
1881.....	388,096	26,110	414,206	418,621
1882 (non établi)	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE FER ET CANAUX DANS LES ETATS-UNIS.

N° 5.—TABLEAU indiquant le nombre de tonnes transportées sur les canaux de l'Etat de New-York, le chemin de fer N.Y. Central et Rivière Hudson, le chemin de fer N.Y., Lac Erié et Occidental, et le chemin de fer de la Pennsylvanie, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Année.	Canaux de l'Etat de New-York.	N.-Y. Central et Riv. Hudson.	N.-Y. Lac Erié et Occidental.	Ch. de fer de la Pennsylvanie.	Ch. de fer de Baltimore et Ohio.
1868.....	6,442,225	2,562,862	3,908,243	4,722,015	Ces quatre chemins de fer sont ceux qui font concurrence au canal Erié pour le trafic entre les Etats de l'Ouest et la côte. Il est impossible d'obtenir les chiffres du chemin de fer de Baltimore et Ohio, mais autant qu'on peut s'assurer, son tonnage d'entier parcours est plus considérable que celui du canal Erié.
1869.....	5,859,080	3,190,810	4,312,209	5,402,991	
1870.....	6,173,769	4,122,000	4,852.505	5,804,051	
1871	6,467,888	4,532,056	4,844,208	7,100,294	
1872.....	6,673,370	4,393,965	5,564,274	8,459,535	
1873.....	6,364,782	5,522,724	6,777,652	9,998,794	
1874.....	5,804,588	5,759,672	6,990,250	9,118,419	
1875.....	4,859,858	5,678,803	6,765,188	9,787,176	
1876.....	4,172,129	6,510,508	6,488,184	10,600,547	
1877.....	4,955,963	6,078,273	6,752,839	10,438,394	
1878.....	5,171,320	7,889,389	6,721,724	11,627,228	
1879.....	5,362,372	9,101,012	8,811,123	14,457,502	
1880.....	6,462,290	10,576,754	9,445,392	16,341,568	
1881.....	5,179,192	11,591,192	11,086,823	18 à 19,000,000	
1882.....	5,467,423	Non établi.	Non établi.	Non établi.	

N° 6.—TABLEAU indiquant les arrivages de farine et de grains à New-York, Montréal, Portland, Boston, Philadelphie, Baltimore, Nouvelle-Orléans, et distinguant les arrivages à New-York et Montréal, par les canaux Erié, Champlain et du Saint-Laurent, depuis 1872 jusqu'à 1882.

Année.	Total des arrivages à sept ports de mer de l'Atlantique.	Arrivages par les canaux Erié, Champlain et Saint-Laurent.	Arrivages en sus des arrivages par les canaux.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1872.....	186,059,546	67,746,909	118,312,537
1873.....	187,316,167	64,634,180	122,681,987
1874.....	204,806,480	64,284,861	139,521,619
1875.....	189,453,477	51,185,494	139,267,983
1876.....	218,190,865	44,486,400	173,704,465
1877.....	215,697,367	61,734,000	153,963,367
1878.....	309,167,315	76,821,600	232,345,715
1879.....	348,210,685	74,133,800	274,076,885
1880.....	362,570,607	90,369,815	272,200,792
1881.....	289,134,307	50,623,730	238,510,577
1882.....	Non établi.	Non établi.	Non établi.

CHEMINS DE FER ET CANAUX DANS LES ETATS-UNIS.

N° 7.—Tableau indiquant la quantité de farine et de grain reçue à New-York par canaux et voies ferrées, pendant sept mois de navigation artificielle—de mai à novembre inclusivement—depuis 1877 jusqu'à 1882.

Année.	Par canaux.	Par voies ferrées.
	Boisseaux.	Boisseaux.
1877	47,248,265	30,526,406
1878	62,319,667	46,881,467
1879	54,095,806	59,820,220
1880	69,421,695	56,505,548
1881	37,469,030	62,800,037
1882	Non établi.	Non établi.

CHEMINS DE FER DANS LES ETATS-UNIS.

N° 8.—Tableau indiquant le mouvement total et les recettes du trafic sur treize des plus importants chemins de fer, pendant les années 1873 et 1880.

Tonnes de marchandises transportées.		Recettes.		Milles de chemin.	
1873.	1880.	1873.	1880.	1873.	1880.
45,557,002	78,150,913	112,004,835	143,388,178	11,438	15,457

N° 9.—Nombre de milles de chemin en exploitation aux Etats-Unis, pendant une série d'années.

1865.	1870.	1875.	1877.	1878.	1879.
35,085	52,885	74,096	79,089	81,776	86,497

Note.—Pour les renseignements concernant les chemins de fer en Canada avant la Confédération, *voir* le rapport général du commissaire des travaux publics, 1867, annexe 70, pp. 552 à 555, quant à ce qui regarde les dépenses, etc., et page 601 à page 608 pour ce qui concerne le trafic, etc.

N° 36027.

ANNEXE No 43.

ÉTAT INDIQUANT :—

1° LES DÉPENSES FAITES PAR LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX, AVANT LA CONFÉDÉRATION, POUR LA CONSTRUCTION ET L'AMÉLIORATION DES OUVRAGES PUBLICS QUI SONT DEVENUS LA PROPRIÉTÉ DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL LE 1ER JUILLET 1867 ;

2° LES DÉPENSES FAITES PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DEPUIS LE 1ER JUILLET 1867 JUSQU'AU 30 JUIN 1882 ;

3° LES DÉPENSES FAITES À MÊME D'AUTRES FONDS QUE CEUX DU GOUVERNEMENT.

PAR

O. DIONNE, *comptable.*

CHEMINS

—

CHEMINS DE

—

ETAT indiquant : 1°, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet ; 2°, les jusqu'au 30 juin 1882 ; 3°, les dépenses faites à

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Nouvelle-Ecosse	6,124,241 15	.....	6,124,241 15	1,801,461 89	.....
2	"Européen et Nord Américain," N.B.	4,642,484 39	.....	4,642,484 39	824,689 28	.....
3	Intercolonial	.....	.....	.....	26,464,017 42	.....
	A reporter	10,766,725 54	.....	10,766,725 54	29,090,168 59	.....

DE FER.

—

FER DE L'ÉTAT.

—

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,801,461 89	7,925,703 04	1	Avant la confédération, ce chemin de fer était placé sous la surveillance et la direction d'un commissaire, et exploité pour le compte du gouvernement. Le 1er juillet 1867, il comprenait les lignes suivantes : D'Halifax à Truro... 61 milles... On commença les travaux le 13 juin, époque à laquelle fut enlevée la première pelletée de terre à Richmond (à environ 1½ mille d'Halifax). Achevés en décembre 1858. Embranchement de Windsor..... 32 do ... La 1ère section du chemin, depuis Richmond jusqu'à 4-Mile House, fut livrée à la circulation en fév. 1855. De Truro à Pictou, ou "Embranchement de Pictou". 52 do ... La cérémonie de l'enlèvement de la première pelletée de terre sur cette ligne eut lieu le 30 novembre 1864, à New-Glasgow. Les travaux furent achevés en juillet 1867. Ligne livrée à la circulation le 31 mai 1867. Total.....145 milles ...
824,689 28	5,467,173 67	2	Le 1er juillet 1867, le gouvernement du Nouveau-Brunswick possédait et exploitait cette ligne de chemin de fer s'étendant depuis Saint-Jean jusqu'à Shédiac—108 milles. Les travaux de construction furent commencés—en vertu d'un contrat passé le 29 octobre 1852—par MM. Peto et Cie, le 14 septembre 1853, date à laquelle fut enlevée la première pelletée de terre, à Saint-Jean, par Lady Head. A cause d'embarras pécuniaires, les entrepreneurs durent suspendre leurs travaux l'année suivante. En 1856, le gouvernement acheta le chemin de MM. Peto et Cie, pour la somme de £90,000 stg. ($438,000), et en reprit la construction, qui fut achevée en 1860. Les différentes sect. de la ligne furent livrées à la circulation dans l'ordre suivant : De Moncton à Shédiac..... 19 milles..... le 20 août 1857. De Saint-Jean à Rothesay. 9 do ..... le 1er juin 1858. De Rothesay à Hampton... 13 do ..... le 8 juin 1859. De Hampton à Sussex..... 22 do ..... le 10 novembre 1859. De Sussex à Moncton..... 45 do ..... le 1er août 1860. Total .....108 milles.
26,464,017 42	26,464,017 42	3	Immédiatement après la formation du gouvernement fédéral, ordre fut donné (le 8 juillet 1867) de tracer la portion de la ligne située entre Truro et Amherst, N.-E. Plus tard, il fut donné de nouvelles instructions à l'effet de faire lever les plans à partir de la Rivière-du-Loup dans la direction de l'est et du sud. La route recommandée par le major Robinson dans son rapport au gouvernement impérial, en date du 31 août 1848, fut adoptée ; et la construction ainsi que l'administration du chemin, jusqu'à son achèvement, furent confiées à une commission, par arrêté du conseil en date du 11 décembre 1868, en vertu de l'acte 31 Vict., chap. 13, sec. 3. Cette commission fut abolie et les travaux furent transférés et dévolus au département des travaux publics le 1er juin 1874, sous l'autorité de l'acte 37 Vict., chap. 15, en date du 26 mai 1874. Par arrêté du conseil en date du 9 novembre 1872, les chemins de fer de la
29,090,168 59	39,856,894 13		

CHEMINS

CHEMINS DE

ETAT indiquant: 1, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet 1867; 2, les jusqu'au 30 juin 1882; 3, les dépenses faites à

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1882.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	10,766,725 54	.....	10,766,725 54	29,090,168 59	.....
1	Ile du Prince-Edouard.....	3,114,735 11	.....	3,114,735 11	352,255 49	.....
2	Canadien du Pacifique	.....	.....	.....	26,048,125 74	.....
3	Pont de chemin de fer du Coteau.	.....	.....	.....	522 00	.....
	Total, chem. de fer de l'Etat	13,881,460 65	.....	13,881,460 65	55,491,071 82	.....

DE FER.

L'ETAT.—*Suite.*

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
29,090,168 59	39,856,894 13		Nouvelle-Ecosse, Européen et Nord Américain et Intercolonial. Le 1er août 1879, l'embranchement de la Rivière-du-Loup, s'étendant d'Hadlow (vis-à-vis de Québec) jusqu'à la Rivière-du-Loup—alors le terminus occidental de l'Intercolonial—fut acheté de la Cie du Grand-Tronc pour la somme de $1,500,000, et incorporé à l'Intercolonial. A venir jusqu'au 30 juin dernier, une dépense additionnelle de $866,216.20 pour améliorations, matériel roulant. etc., fut faite pour cet embranchement,—ce qui donne un total de $2,366,216.20 qu'il a coûté jusqu'à ce jour. Longueur de la ligne:— Ligne-mère..... 688 milles. Embranchements..... 152 do Total ..... 840 milles.
352,255 49	3,466,990 60	1	Par l'effet des conditions auxquelles l'Ile est entrée dans la Confédération (1er juillet 1873). ce chemin de fer, commencé en septembre 1875, devint la propriété du gouvernement fédéral, qui se chargea des dépenses faites à son égard jusqu'à cette date, et termina la ligne qui fut livrée à la circulation régulière le 12 mai 1875. Longueur de la ligne :— Ligne-mère..... 154½ miles. Embranchements..... 44 do Total..... 198½ Noms des entrepreneurs : Collingwood Schreiber et E. R. Burpee.
26,048,125 74	26,048,125 74	2	Les opérations d'arpentage de la route projetée commenc en juin 1871. Le dressement de la plate-forme (premier ouvrage de construction sur la ligne) entre Fort-William et Sunshine Creek, distance de 32½ milles, fut donné à l'entreprise en avril 1875. Le gouvernement fit les travaux sur les différentes section jusqu'au 16 février 1881, époque à laquelle la construction fut confiée à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique,—le gouvernement se chargeant de construire la ligne entre Prince-Arthur's-Landing, sur le lac Supérieur, et la Rivière-Rouge, et entre Savona's-Ferry, au pied du lac Kamloops, et Port-Moody. dans la Colombie-Britannique. D'un autre côté, la compagnie convint de construire le reste de la ligne depuis la côte du Pacifique jusqu'au " terminus oriental," à la condition que le gouvernement lui accordât une subvention de $25,000,000 en argent, et 25,000,000 d'acres de terre,—la compagnie devant rembourser au gouvernement le coût de la portion de la ligne alors en voie de construction (longue de 100 milles), et s'étendant de Winnipeg vers l'ouest. Longueur approximative de la ligne-mère entre Callandar (situé à 120 milles à l'ouest de Pembroke) et Port-Moody, C.-B , 2,557 milles.
522 00	522 00	3	Demande ayant été faite au parlement pour obtenir l'autorisation de construire un pont sur le Saint-Laurent, depuis Coteau-Landing jusqu'à Sainte-Cécile-de-Beauharnois, un examen fut ordonné par arrêté du conseil en date du 22 juin 1879, afin que l'on pût juger jusqu'à quel point la construction de piles, etc., affecterait la navigation du fleuve Saint-Laurent à cet endroit. L'ingénieur auquel la question fut renvoyée fit rapport qu'on ne devait pas permettre de construire autre chose qu'un pont élevé. La somme mentionnée a été dépensée à l'occasion de l'examen en question.
55,491,071 82	69,372,532 47		

CHEMINS

LIGNES SUBVENTIONNÉES PAR

ETAT indiquant : 1°, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet ; 2°, les jusqu'au 30 juin 1882 ; 3°, les dépenses faites à

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1882.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Grand-Tronc	15,142,633 34	.....	15,142,633 34	.....	.....
2	Du Nord	2,311,666 67	.....	2,311,666 67	.....	.....
3	Grand-Occidental	2,810,500 00	.....	2,810,500 00	.....	.....
4	Toronto, Grey et Bruce	.....	.....	.....	2,656 00	.....
5	Windsor et Annapolis	.....	.....	.....	1,089,674 00	.....
6	Canada-Central	.....	.....	.....	.....	.....
7	Canadien du Pacifique	.....	.....	.....	.....	.....
	Total, lignes subventionnées	20,264,800 01	.....	20,264,800 01	1,092,330 00	.....
		34,146,260 66	.....	34,146,260 66	56,583,401 82	.....

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES

1	Nouvelle-Ecosse	6,124,241 15	.....	6,124,241 15	9,528,857 98	.....
2	Ile du Prince-Edouard	3,114,735 11	.....	3,114,735 11	312,255 49	.....
3	Nouveau-Brunswick	4,642,484 39	.....	4,642,484 39	12,299,970 27	.....
4	Québec	7,098,893 26	.....	7,098,893 26	8,351,536 34	.....
5	Ontario	13,165,906 75	.....	13,165,906 75	13,119,606 42	.....
6	Manitoba	.....	.....	.....	5,641,181 85	.....
7	Territoires du Nord-Ouest	.....	.....	.....	2,715,811 86	.....
8	Colombie-Britannique	.....	.....	.....	4,574,181 61	.....
	Totaux	34,146,260 66	.....	34,146,260 66	56,583,401 82	.....

DE FER.

LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
.....	15,142,633 34	1	Emprunt.
.....	2,311,666 67	2	do
.....	2,810,500 00	3	do
2,656 00	2,656 00	4	
1,089,674 00	1,089,674 00	5	
.....	.....	6	Montant de la subvention payée jusqu'à ce jour, $1,085,600, compris dans le coût du chemin de fer du Pacifique.
.....	.....	7	Montant de la subvention, $2,210,000, compris dans le coût du chemin de fer.
1,092,330 00	21,357,130 01		
56,583,401 82	90,729,662 48		

DÉPENSES POUR CHEMINS DE FER.

9,528,857 98	15,653,099 13	1	
312,255 49	3,446,990 60	2	
12,299,970 27	16,942,454 66	3	
8,351,536 34	15,450,429 60	4	
13,119,606 42	26,285,513 17	5	
5,641,181 85	5,641,181 85	6	
2,715,811 86	2,715,811 86	7	
4,574,181 61	4,574,181 86	8	
56,583,401 82	90,729,662 48		

CA

ETAT indiquant :—1°, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet 1867 ; 2°, les jusqu'au 30 juin 1882 ; 3°, les dépenses faites à

NAVIGATION DE LA BAIE SAINT-PIERRE

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la Confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1882.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Canal Saint-Pierre, N.E.	156,523 32	.....	156,523 32	496,797 80	.....

NAVIGATION DU

2	Lachine	2,547,532 85	40,000 00	2,587,532 85	5,579,163 90	.....
3	Beauharnois	1,611,424 11	.....	1,611,424 11	68,754 40	.....
4	Cornwall	1,933,152 69	.....	1,933,152 69	589,367 12	.....
5	Williamsburgh	1,320,655 54	.....	1,320,655 54	1,077 00	.....
6	Saint-Laurent, en général	116,821 31	.....	116,821 31	237,899 33	.....
	A reporter	7,529,586 50	40,000 00	7,569,586 50	6,476,261 75	.....

NAUX.

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

ET DES LACS BRAS D'OR.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
496,797 89	653,321 12	1	Commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse en septembre 1874, suspendu en 1856, et repris en 1866. Le 1er juillet 1867, (date de la confédération), le canal devint la propriété du gouvernement fédéral, qui, depuis, a achevé les travaux. Les dépenses s'élèvent à la somme indiquée et se répartissent comme suit, sav. : Dépenses faites par le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse..... $156,523 32 Dépenses faites par le gouvernement fédéral pour achever les travaux..... 138,433 09 Dépenses faites par le gouvernement fédéral pour agrandir le canal..... 358,364 71 Total..... $653,321 12 Longueur du canal, environ 2,400 pieds.

SAINT-LAURENT.

5,579,163 90	8,166,696 75	2	Commencé le 17 juillet 1821, ouvert en août 1824, et achevé en 1825—époque à laquelle des bâtiments y passèrent pour la première fois. De 1842 à 1848, le canal fut agrandi. Un nouvel agrandissement (commencé en 1873) est maintenant achevé, à l'exception du chenal d'entrée et du port à Lachine. Coût du nouvel agrandissement, jusqu'au 30 juin 1882, $5,347,414.66. Longueur du canal... { Ancienne ligne, 8½ milles. Nouvelle " 8½ "
68,754 40	1,680,178 51	3	Commencé dans l'automne de 1842; achevé avant la fin de la navigation en 1845. Le montant payé pour les dommages causés par l'eau, à la suite de la const. de barr. à la tête des can., se rép. comme suit : Avant la confédération ..... $254,807.31 Depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1882..... 68,754.40 Total ..... $323,561 71 Coût des barrages ci-dessus mentionnés, $22,783.45. Longueur du canal, 11½ milles.
589,367 12	2,522,519 81	4	Les travaux furent commencés en 1834, suspendus en 1838 et repris en 1842. En décembre 1842, le bateau à vapeur *Highlander* passa par le canal, qui ne fut toutefois formellement ouvert que dans le mois de juin 1843. On est à agrandir le canal. Travaux commencés en octobre 1876. Dépense totale jusqu'au 30 juin 1882, $545,309.57. Longueur du canal, 11½ milles.
1,077 00	1,321,732 54	5	Ces canaux (excepté la jonction qui a été commencée en 1852 et ouverte en 1856), ont été commencés en 1843-44. Le canal des Galops a été ouvert en novembre 1846; les autres, en 1847. Longueur des canaux { Pointe-Farran..... ¾ mille. Rapide-Plat..... 4 do Galops ..... 7⅝ do
237,899 33	354,720 64	6	Ces dépenses (depuis la confédération) ont été faites pour les ouvrages suivants :— Remorq. a mancelle, et amélior. de la navigation $ 94,673 36 Relevés hydrograph., fleuve St-Laurent et canaux 143,325 97 Total..... $237,899 33
6,476,261 75	14,045,848 25		

CANAUX

ETAT indiquant: 1o, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet 1867; 2o, les jusqu'au 30 juin 1882; 3o, les dépenses faites à

NAVIGATION DU

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	7,529,586 50	40,000 00	7,569,586 50	6,476,261 75	.....
1	Welland	7,416,019 83	222,220 00	7,638,239 83	12,690,488 25	.....
2	Baie de Burlington	432,684 40	.....	432,684 40	30,426 89	.....
3	Battures du lac Sainte-Claire	19,984 45	50,500 00	70,484 45	.....	.....
4	Lac Saint-Pierre	1,164,235 08	.....	1,164,235 08	.....	1,705,840 58
5	Rapides de Lachine, du Coteau et des Cèdres (amél.)	48,405 83	.....	48,405 83	.....	.....
	Totaux, "navigation du Saint-Laurent"	16,610,916 09	312,720 00	16,923,636 09	19,197,176 89	1,705,840 58

—*Suite.*

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

SAINT-LAURENT—*Suite.*

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
6,476,261 75	14,045,848 25		
12,690,488 25	20,328,728 08	...	Commencé le 30 novembre 1824 ; ouvert, partie en 1829 et partie en 1832. Agrandissement commencé en 1841. Canaux ouverts sur toute la ligne, par la voie de la rigole alimentaire, jusqu'à Port-Maitland, en 1845 ; et le corps principal depuis la Jonction jusqu'à Port-Colborne, avec niveau de la Grande-Rivière, en 1850. Coût du premier agrandissement, $4,947,925.45. Le nouvel agrandissement fut commencé en 1872. Les travaux tirent à leur fin. Dépense totale jusqu'au 30 juin 1882, $12,498,107.36. Longueur du canal, 26¾ milles.
30,426 89	463,111 29	...	Commencé sous la direction des commissaires, en 1825 ; ouvert aux navires en 1830, et achevé, tel que primitivement entrepris, en 1832 ; coût, $124,356.08. Les ouvrages furent ensuite agrandis, améliorés et en partie reconstruits par le gouvern. provincial qui y consacra $308,328.32 à venir jusq. l'époque de la confédération. Le montant dépensé depuis le 1er juillet 1867, a servi à renouv. la superstructure des jetées, qu'un incendie avait en partie détr. il y a quelques années.
.....	70,484 45	...	Le dragage du chenal sud ou Walpole, jusqu'à une profondeur de 12 pieds et une largeur de 300 pieds sur la distance d'environ 1 mille. Trav. commencés par des partic. en 1855, continués en 1857 et 1858 par le gouvern des Etats-Unis, qui y affecta $50,500 et acheva de donner au chenal une largeur de 200 pieds en août 1858. Ce chenal fut plus tard élargi par le gouvernement canadien, qui y consacra $19,984.45.
1,705,840 58	2,870,075 66	...	Le dragage exécuté par le département des travaux publics dans le lac Saint-Pierre—fleuve Saint-Laurent—entre Québec et Montréal, avait pour but de former un chenal droit et artificiel à travers les battures. Les trav. furent commencés en 1844 et continués jusqu'en 1847, époque à laquelle on avait obtenu une profond. de 14 pieds. à l'eau basse, sur une dist. d'environ 7 milles, avec une largeur variant de 100 à 150 pieds. En 1850, les trav. furent confiés aux commiss. du port de Montréal qui abandonnèrent le chenal artificiel et approfondirent le chenal naturel jusq. 20 pieds à l'eau basse, et lui donnèrent une largeur de 300 pieds, en travaill. jusq. l'automne de 1865. Il ne fut pas fait d'autres amélior. avant 1873, époque à laquelle un acte du parlement (36 Vic., chap. 6—23 mai 1873) autorisa un emprunt de $1,500,000 pour faire face aux dép. de l'achèv. du chenal jusqu'à une profond. de 22 pieds à l'eau basse, et une largeur de 300 pieds depuis Montréal jusq. eaux de marée en amont de Québec,—les commissaires devant payer 5 pour cent d'intérêt et 1 pour cent comme fonds d'amortiss. Le taux d'intérêt ci-dessous fut neanmoins réduit à 4 pour cent, et les disposit. relatives au paiem. de 1 pour cent en vue de créer un fonds d'amortiss. furent abrogées par l'acte 44 Vic., chap. 7 (21 mars 1881). Un nouvel emprunt de $280,000 portant le même taux d'intérêt fut autorisé par l'acte 45 Vict chap. 44 (17 mai 1882), pour achever le dragage et donner au chenal une profondeur de 25 pieds. Les travaux tirent actuellement à leur fin. NOTE.—Demande a été faite au parlement, à sa dernière session, pour obtenir l'autoris. de creuser le chenal de manière à lui donner une profond. de 27½ pieds lorsqu'il y aura 10 pieds 6 pouces d'eau sur les batt. du lac St-Pierre. Des résolut. ont été passées à cet effet par la Chambre des Communes. Coût probable, $900,000.
.....	48,405 83	...	Avant la construction du canal de Beauharnois, la navigation entre les lacs Saint-Louis et Saint-François se faisait au moyen de ces canaux. (Pour l'historique et la description de ces canaux, *voir* annexe n° 70, pages 566 et 567 du rapport du commissaire des travaux publics, pour 1867.)
20,903,017 47	37,826,653 56		

CANAUX—

ETAT indiquant :—1°, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet 1867 ; 2°, les jusqu'au 30 juin 1882 ; 3°, les dépenses faites à

NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Ecluse de Sainte-Anne.....	134,456 51	.....	134,456 51	404,787 15	.....
2	Carillon et Grenville.....	63,053 64	.....	63,053 64	2,822,800 28	.....
3	Rideau.....	153,062 60	3,911,701 47	4,064,764 07	67,402 19	....
	A reporter.....	350,572 75	3,911,701 47	4,262,274 22	3,294,989 62	.....

Suite.

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

KINGSTON, *VIA* OTTAWA.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts		
404,787 15	539,243 66	1	Commencée au printemps de 1840, et ouverte en juin 1843. L'écluse avait 190 pieds de long sur 45 de large, et 7 pieds d'eau sur les buscs lorsque la rivière était à l'état ordinaire. On donne actuellement à cette écluse 200 pieds de longueur sur 45 de largeur au fond ; profondeur, 9 pieds d'eau sur les buscs. Les travaux d'agrandissement comprennent aussi la formation de chenaux d'approche ayant 100 pieds de largeur au fond, augmentant jusqu'à 150 pieds à l'entrée d'amont, et d'une profond. à donner 10 pds. d'eau lorsque la rivière atteint le niveau le p. bas que l'on connaisse. Les nouveaux ouvrages furent comm. en 1873, et le 30 juin 1882 une somme de $402,847.69 avait été dépensée pour leur construction. Long. du canal, ⅛ mille.
2,822,800 28	2,885,853 92	2	Les canaux de *Carillon*, de la *Chute-à-Blondeau* et de *Grenville*, connus sous le nom de "canal de Carillon et Grenville," furent construits de 1819 à 1833, par le gouvernement impérial. Ils furent transférés au gouvernement canadien en juin 1856, et placés sous le contrôle du département des Travaux publics le 3 mars 1857. On n'a pas constaté le montant des dépenses faites par le gouvernement impérial à l'égard de ces canaux ; les documents les concernant se trouvaient dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ils ont été détruits par un incendie en 1852. L'agrandissement des canaux de Grenville commencé en 1871, comprend la construction de 5 écluses de 200 pieds de long sur 45 de large, avec 9 pieds d'eau sur les buscs, le chenal principal ayant une profondeur de 10 pieds, et au fond une largeur moyenne de 40 pieds, qui à la surface variera de 50 à 80 pieds, avec bassins transversaux construits à des distances approximatives de ½ mille. La construction des écluses achève ; il y en a déjà trois qui servent à la navigation. Coût de l'agrandiss. jusq. 30 juin 1882, $1,773,586.22. Les nouveaux ouvrages à Carillon consistent en une digue qui traverse la rivière Ottawa, à ¾ de mille en amont du village ; aussi en un canal ayant 2 écluses de 200 pieds sur 45, avec 9 pieds d'eau sur les buscs. La digue et la glissoire ont été achevées en nov. 1881, et le canal et les écluses l'ont été le 27 mai 1882. Coût des travaux jusqu'au 30 juin 1882 :— Digue et glissoire..... $382,170 71 Canal et écluses..... 592,971 83 Total..... $975,142 54 Longueur du canal { Carillon..... ¾ miles. Chute-à-Blondeau. ⅛ do . Grenville..... 5¾ do
67,402 19	4,132,166 26	3	Commencé le 21 septembre 1826, et achevé le 29 mai 1832. Construit par le gouvernement impérial, et transféré au gouvernement canadien en juin 1856. Les dépenses faites depuis la confédération se répartissent comme suit :— Agrandissement du bassin du canal..... $16,406 03 Construction de ponts..... 25,149 51 Enlèvem. et agrandiss. des têtes d'écluses 10,470 48 Dommages aux terrains..... 12,553 24 Améliorations générales..... 2,822 93 Total..... $67,402 19
3,294,989 62	7,557,263 84		

10 *a*—7½

CANAUX

ETAT indiquant:—1, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet 1877; 2, les jusqu'au 30 juin 1882; 3, les dépenses faites à

NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	350,572 75	3,911,701 47	4,262,274 22	3,294,989 62	.....
1	Rivière Tay	7,764 05	10,000 00	17,764 05	.....	.....
	Totaux, navigation entre Montréal et Kingston	358,336 80	3,921,701 47	4,280,038 27	3,294,989 62	.....

NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET LE

2	Canal des Chats (n. achevé)	482,950 81	.....	482,950 81	.....	.....
3	Ecluse et dig. de la Culbute	.....	.....	.....	313,412 81	.....
	Totaux, navigation entre Montréal et le lac Huron	482,950 81	.....	482,950 81	313,412 81	.....

—*Suite.*

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

KINGSTON, *VIA* OTTAWA—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
3,294,989 62	7,557,263 84		
.....	17,764 05	1	Cette rivière se jette dans le Rideau, au pied du lac du Rideau inférieur, à environ huit milles en aval de la ville de Perth. Les ouvrages consistant en 1 écluse en bois et 4 écluses en pierre, de 101 sur 20 pieds, avec 4 pieds d'eau sur les seuils, ainsi qu'en digues et glissoires pour le passage du bois, furent commencés en 1831 par une compagnie incorporée, et ouverts à la navigation en 1834. Ces ouvrages ont été abandonnés et tombent en ruines. Pendant le dernier exercice on a levé des plans en vue de la construction d'une courte branche pour relier la ville de Perth avec le canal Rideau. La ligne choisie doit partir de la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, point à partir duquel une courte tranchée ayant deux écluses—les seules devant être construites—permettront de passer du lac dans la rivière.
3,294,989 62	7,575,027 89		

LAC HURON, *VIA* LA RIVIÈRE OTTAWA.

.....	482,950 81	2	Ce canal s'étend depuis le pied des rapides des Chats jusqu'au lac des Chats. Les travaux, commencés en 1854, furent suspendus le 15 nov. 1856, et ne sont pas encore achevés. Le canal devait avoir des écluses de 190 x 45 pieds ; la prof. d'eau sur les buscs dev. être de 7 pds, et l'asc. totale de $49\frac{8}{10}$ pds. Long. du can. $5\frac{5}{8}$ milles.
313,412 81	313,412 81	3	Ces ouvrages, situés à l'Islet, permettent d'éviter les rapides de la Culbute et de l'Islet, sur le chenal nord de la rivière Ottawa. Ils comprennent deux écluses de 200 x 45 pieds, et trois digues continues, toutes construites en bois et ayant une longueur collective de 625 pieds. Commencés en 1873, ces travaux tiraient à leur fin le 30 juin 1882.
313,412 81	796,363 62		

CANAUX

ETAT indiquant :—1, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral (le 1er juillet 1867) ; 2, les jusqu'au 30 juin 1882 ; 3, les dépenses faites à

NAVIGATION DU RICHELIEU

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Ecluse et barrage de St-Ours	121,537 65	.....	121,537 65	.....	.....
2	Canal Chambly..	634,711 76	.....	634,711 76	42,606 66	.....
	Totaux, navigation du Richelieu et du lac Champlain	756,249 41	.....	756,249 41	42,606 66	.....

NAVIGATION DE LA

1	Ecluses et digues de la Trent	309,371 31	.....	309,371 31	6,398 01	.....
	Total, navigation de la riv. Trent.....	309,371 31	.....	309,371 31	6,398 01	.....

GRANDE

1	Emprunt.....	3,302 23	194,559 20	197,861 43	.....	.....

—*Suite.*

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

ET DU LAC CHAMPLAIN.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
.....	121,537 65	1	Ces ouvrages furent commencés en 1844, et achevés en septembre 1849. L'écluse a 200 × 45 pieds, et 7 pieds d'eau sur les buscs. Il y a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—distance de 32 milles. Longueur du canal, ½ mille.
42,606 66	677,318 42	2	Ce canal fut commencé le 1er octobre 1831, et ouvert dans le printemps de 1843. Il fut construit sous la direction des commissaires locaux, à qui les travaux restèrent confiés jusqu'au 30 juin 1843. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Chambly et Saint-Jean—distance de 12 milles. Les dépenses faites depuis la confédération se répartissent comme suit:— Construction de maisons pour les éclusiers ..... $7,100 25; Terrain pour do ..... 900 00; Clôtures le long du canal..... 2,810 00; Dragage et amélioration des quais..... 31,796 41; Total..... $42,606 66. Longueur du canal, 12 milles.
42,606 66	798,856 07		

RIVIÈRE TRENT.

6,398 01	315,769 32	1	Les ouvrages sur la rivière Trent étaient destinés à une navigation de 5 pieds d'eau sur les buscs des écluses, dont les dimensions étaient fixées à 134 × 33; la profondeur d'eau sur les seuils varie généralement de 4 à 5 pieds, et les dimensions des écluses varient de 133⅓ × 32 à 134 × 33 pieds. Les travaux furent commencés en 1833 et achevés en 1844. (Pour la liste de ces ouvrages, *voir* rapport du ministre des chemins de fer et canaux, pour 1881-82, page xxxviii.) Pendant l'exercice 1881-82, on leva des plans dans le but de voir s'il serait possible d'obtenir une voie de communication ininterrompue par eau entre les lacs Ontario et Huron.
6,398 01	315,769 32		

RIVIERE.

.....	197,861 43	1	Relie le canal Welland, à Dunville, avec la ville de Brantford,—distance d'environ 60 milles. Ouvrages construits par la Cie de Navigation de la Grande-Rivière, avant l'union du Bas et du Haut Canada.

CANAUX

ETAT indiquant:—1, les dépenses faites par les gouvernements provinciaux, avant la devenus la propriété du gouvernement fédéral le 1er juillet 1867; 2, les jusqu'au 30 juin 1882; 3, les dépenses faites à

CANAL

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Emprunt	120,263 93	30,684 00	150,947 93	.....	.....

NAVIGATION DU LAC LA PLUIE

1	Ecluse de Fort-Frances	.....	.....	.....	.....	.....

LEVÉE DE PLANS

1	Baie Verte, N.B.	.....	.....	.....	44,387 53	.....
2	Cèdres, Qué.	.....	.....	.....	.....	.....
3	Murray, Ont	.....	.....	.....	7,535 63	.....
4	Sault-Sainte-Marie, Ont.	.....	.....	.....	949 35	.....
5	Rivière Tay, Ont.	.....	.....	.....	746 65	.....
6	Canaux, T.N.O.	.....	.....	.....	11,213 44	.....
	Totaux	.....	.....	.....	64,834 60	.....

Suite.

confédération, pour la construction et l'amélioration des ouvrages publics qui sont dépenses faites par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1867 même d'autres fonds que ceux du gouvernement.

DESJARDINS.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
.....	150,947 93	1	Construit par une compagnie privée, de 1826 à 1827, époque à laquelle il fut ouvert (16 août) aux bâtiments tirant 7½ pds. d'eau. En 1840, le canal ne pouvait admettre que des bateaux de 30 tonneaux, et en 1845 la profondeur d'eau n'excédait pas 5 pieds dans quelques-unes de ses parties. De 1832 à 1837, le gouvernement prêta $68,000 à la compagnie.

ET DU LAC DES BOIS.

.....	.....	1	Construite de 1875 à 1879; dépense, $288,278.51, comprise dans le coût du chemin de fer du Pacifique. Cette écluse est située près de l'issue du lac La Pluie, à une distance de 237 milles, dans une direction nord-ouest, de Prince-Arthur's Landing, et à 215 milles, dans une direct. sud-est, de Fort Garry (Winnipeg) par la route Dawson

D'OUVRAGES PROJETÉS.

44,387 53	44,387 53	1	Des propositions ont été faites à diverses époques pour relier la baie de Fundy avec le golfe Saint-Laurent, en ouvrant un canal depuis le bassin de Cumberland, à la tête de la susdite baie, jusqu'à la baie Verte, détroit de Northumberland. On trouvera un compte-rendu détaillé des explorations dans l'annexe n° 30, pp. 830-833.
.....	.....	2	Dans le but d'obtenir un canal du type agrandi fixé par la commission de 1871, pour les canaux du Saint-Laurent, afin d'éviter les rapides des Cèdres (entre les lacs Saint-Louis et Saint-François), des plans furent levés pendant les années 1873-76 pour s'assurer du coût probable d'un canal sur la rive nord à travers le comté de Soulanges, et aussi pour donner les mêmes dimensions au canal de Beauharnois. (Pour les détails, *voir* annexe n° 30, pages 835 et 836.) Le coût de ces explorations a été inclu dans l'item "Canaux du Saint-Laurent en général," pages 1150-51.
7,535 63	7,535 63	3	Pour relier les eaux de la baie de Quinté avec le lac Ontario. En août dernier (1882) fut donné à l'entreprise le creusement—à travers l'isthme de Murray—d'un canal sans écluses, large de 80 pieds au fond, et d'une profondeur de 11 pieds au-dessous du niveau le plus bas connu du lac Ontario. Longueur, plus de 6 milles. Les travaux sont poussés avec vigueur.
949 35	949 35	4	Ce montant a été dépensé en 1871-72 pour lever des plans se rattachant à cet ouvrage projeté qui a pour but d'améliorer la voie de communication par eau entre les lacs Huron et Supérieur, en coupant un passage à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté canadien des rapides de Sainte-Marie.
746 65	746 65	5	*Voir* page 1156 de la présente annexe.
11,213 44	11,213 44	6	Cette somme a été dépensée en 1870 et 1871, pour lever les plans d'une ligne projetée de communication entre le lac Supérieur et la rivière Rouge.
64,834 60	64,834 60		

CANAUX—

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES

Numero.	Canaux.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Nouvelle-Ecosse.....	156,523 32	.....	156,523 32	496,797 80	.....
2	Nouveau-Brunswick	.....	....	.....	44,387 53	.....
3	Québec	6,872,308 24	40,000 00	6,912,308 24	9,353,593 94	1,705,840 58
4	Ontario	11,769,082 34	4,419,664 67	16,188,747 01	13,510,223 68	.....
5	Territoires du Nord-Ouest...	.....	.....	.....	32,675 65	.....
6	En général.....	....	.....	.....	9,885 67	.....
	Totaux.....	18,797,913 90	4,459,664 67	23,447,578 57	23,447,564 27	1,705,840 58

—*Fin.*

DÉPENSES FAITES POUR LES CANAUX.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
496,797 80	653,321 12	1	
44,387 53	44,387 53	2	
11,059,434 52	17,971,742 76	3	
13,510,223 68	29,698,970 69	4	
32,675 65	32,675 65	5	
9,885 67	9,885 67	6	
25,153,404 85	48,410,983 42		

ÉDIFICES

NOUVELLE-

Nombre.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Salle d'exercice d'Amherst.	.....	.....	.....	.....	.....
2	Salle d'exercice de Belltown	.....	.....	.....	.....	.....
3	Edifice fédéral à Halifax.....	.....	.....	.....	84,363 37	.....
4	Salle d'exercice, Halifax.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	Pénitencier do	.....	.....	.....	.....	.....
6	Station de quarant. do ..... (Ile Lawlor).	.....	.....	.....	25,269 14	.....
7	Hôpit. de la mar., Lunenburg	.....	.....	.....	6,502 25	.....
8	Salle d'exercice de Maccan et de la rivière Herbert.	.....	.....	.....	.....	.....
9	Douane de Pictou.....	.....	.....	.....	25,060 05	.....
10	Salle d'exercice de Pictou...	.....	.....	.....	.....	.....
11	Hôpital de la mar., Pictou..	.....	.....	.....	1,613 00	.....
12	Stat. de quarantaine, Pictou	.....	.....	.....	4,090 00	.....
13	Hôpit. de la mar., Sydney...	.....	.....	.....	9,939 28	.....
14	Stat. de quarant., Sydney...	.....	.....	.....	284 27	.....
15	Salle d'exercice de Windsor	.....	.....	.....	.....	.....
16	Hôpit. de la mar., Yarmouth	.....	.....	.....	3,550 00	.....
17	Stat. de quarant. do	.....	.....	.....	3,438 64	.....
	Totaux, Nouvelle-Ecosse.	.....	.....	.....	164,110 00	.....

ILE DU

1	Edifice fédéral de Charlottetown.	.....	.....	.....	69,000 00	.....
	A reporter.....	.....	.....	.....	69,000 00	.....

PUBLICS,

ECOSSE.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
.....	.....	1	Bâtiment en bois, 80 x 45 pieds, situé sur la rue du Prince Arthur; construit en 1872.
.....	.....	2	Baraque en bois, 90 x 45 pieds, située sur un lot d'un acre et un quart.
84,363 37	84,363 37	3	Acheté du gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, le 10 octobre 1871, pour la somme de $84,000. Cet édifice, commencé en 1863, achevé en avril 1868, et qui a coûté $189,084.00, y compris $39,584.00 pour l'emplacement, a 125 pieds sur les rues Cheapside et George, et 55 pieds sur la rue Hollis et Bedford Row. C'est une construction en pierre de taille, à trois étages; et elle est occupée par le bureau de poste, la douane, le revenu de l'intérieur, les bureaux du receveur général et le musée provincial. A venir jusqu'au 30 juin 1882, une somme additionnelle de $54,441.20 a été dépensée en modifications et réparations.
.....	.....	4	Située sur un lot de 232 x 162 pieds; fait face à Spring Garden Road.
.....	.....	5	Transféré au gouvernement fédéral à l'époque de la confédération. Lorsque les prisonniers ont été transférés au pénitencier de Dorchester, cet édifice a cessé de servir de pénitencier.
25,269 14	25,269 14	6	Cette île, qui a une superficie de 147 acres, a été achetée, le 1er juin 1870, des héritiers de James B. Lawlor, pour la somme de $8,000 du cours de la Nouvelle-Ecosse ($7,786.67 du cours canadien) Les bâtiments, construits en bois sur des fondations en pierre, comprennent deux infirmeries, un magasin, la résidence du gardien, des dépendances, etc. Commencés en 1871 et achevés en 1874.
6,502 25	6,502 25	7	Commencée en 1879 et achevée en 1881. Construite en bois sur fondations en pierre.
.....	.....	8	Bâtiment de 80 x 40 pieds.
25,060 05	25,060 05	9	Donnée à l'entreprise le 23 août 1874. Edifice achevé en août 1876.
.....	.....	10	Bâtiment en bois, de 90 x 45 pieds, situé au coin des rues Townsend, Hayson et Cumberland.
1,613 00	1,613 00	11	Le montant dépensé a servi à l'achat de l'emplacement ($1,545.00), ainsi qu'à payer des services professionnels.
4,090 00	4,090 00	12	Bâtiment en bois; construit en 1874.
9,939 28	9,939 28	13	Commencé en 1875 et achevé en 1878; construit en bois sur des fondations en pierre, situé à la Pointe de la Batterie, couvre une superficie de 2,200 pieds, et peut loger 120 malades.
284 27	284 27	14	Dépenses préliminaires à l'égard d'un bâtiment que l'on se propose de construire sur la pointe Flag-staff, havre de Sydney.
.....	.....	15	Bâtiment de 120 x 50 pieds, y compris une salle d'armes, situé sur le chemin conduisant à Fort Edouard.
3,550 00	3,550 00	16	Le montant dépensé a servi à l'achat de l'île de Bunker et des bâtiments dessus construits. L'un de ces bâtiments—la maison du gardien—a été construit il y a quarante ans, et il tombe en ruines.
3,438 64	3,438 64	17	
164,110 00	164,110 00		

PRINCE-EDOUARD.

69,000 00	69,000 00	1	Construit par le gouvernement local en 1872 sur le square de la Reine, et transféré au gouvernement fédéral pour la somme mentionnée, lors de l'admission de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération. C'est un édifice à 3 étages, sur fondations en pierre, de 91 pds. 6 pcs. x 65 pds, surmonté d'un comble à la Mansard Il est actuellement occupé par le bureau de poste, la banque d'épargnes, la douane et l'appartement du gardien. A venir jusqu'au 30 juin 1882, une somme de $19,121.02 a été dépensée en modific., répar., etc.
69,000 00	69,000 00		

EDIFICES

ILE DU PRINCE-

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	69,000 00	.....
2	Salle d'ex. de Charlottetown	.....	.....	.....	.....	.....
3	do Fort-Edouard	.....	.....	.....	.....	.....
4	Hop. de la marine do	.....	.....	.....	1,868 06	.....
5	Station de quarantaine, Charlottetown.	.....	.....	.....	.....	.....
6	Salle d'exercice de Georgetown	.....	.....	.....	.....	.....
7	Hôpital de marine de Souris	.....	.....	.....	4,385 62	.....
8	Salle d'exercice de Summerside	.....	.....	.....	.....	.....
9	Caserne de Victoria	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, Ile du P.-Edouard	.....	.....	.....	75,253 68	.....

NOUVEAU-

1	Douane, bureau de poste et du revenu de l'intérieur, Chatham	.....	.....	.....	13,781 77	.....
	A reporter	.....	.....	.....	13,781 77	.....

PUBLICS—*Suite.*

EDOUARD—*Suite.*

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro	Observations.
$ cts.	$ cts.		
69,000 00	69,000 00		
.....	.....	2	Bâtiments en bois, de 180 x 60 pds , avec une salle d'armes de 75 x 20 pieds., située sur les rues Kent et West Construits en 1866 ; coût, $5,700. En 1881 fut construite une salle d'armes annexée à la salle d'exercice ; coût, $940.
.....	.....	3	Située dans le parc Victoria et fait face à l'entrée du havre de Charlottetown. L'emplacement a une étendue de deux acres. Le fort consiste en un terrassement pour 5 canons, construit par le gouvern. impérial il y a env. 50 ans, et en un magasin en pierre et en brique, const. il y a env. 20 ans, 22 x 17½ pds. et 9½ de haut., avec toit plat.
1,868 06	1,868 06	4	Achat de terrain, $1,800. Le bâtiment n'est pas encore commencé.
.....	.....	5	Construite en 1863 ; coût, $1,350 ; située sur un morceau de terre contenant environ 9 acres, à l'entrée du havre ; distance de la ville, environ 2 milles par eau, et 3 milles par terre. Le bâtiment se trouve à peu près au milieu de l'emplacement et fait face au sud. Il a 52 pds. 3 pcs. x 22 pds. 6 pcs., avec une cuisine de 20 x 12½ pds. en arrière. Le tout est en bois, sur fondations en pierre. Le principal corps du bâtiment consiste en un étage, avec mansardes.
.....	.....	6	Située sur le square Kent, et construite en 1866 ; coût $1,525. Elle a 80 x 40 pieds et elle est en bois.
4,385 62	4,385 62	7	Bâtiment en bois, à deux étages, construit en 1875-76. Peut loger huit malades. L'emplacement a été acheté de Thomas Keays, le 2 octobre 1875, pour $300, et comprend un acre de terre ; situé à l'extrémité nord de la ville.
.....	.....	8	Située sur un morceau de terre acheté en 1866, pour $878. Construite la même année ; coût, $1,575 Le bâtiment a 80 x 40 pieds.
.....	.....	9	Ces casernes furent construites en 1865, sur un morceau de terre d'une étendue de 4 acres situé sur le chemin Brighton, à un mille de Charlottetown, acquis pour la somme de $1,297.78. Les bâtiments que l'on y voit actuellement sont : un logis pour les officiers, 107 x 20 pds. 4 pcs., une salle d'armes, 200 x 20 pds. 3 pcs , un hangar à charbon, 20 pds. 6 pcs x 23 pds., un asile des indigents, 200 x 24 pds., une cuisine, 22 x 22 pds., les bureaux du payeur, 38 pds. 6 pcs. x 17 pds.; un magasin, 28 x 17 pds.; les écuries (deux bâtiments), 71 x 16 pds, et 28 pds. 4 pcs. x 17 pds. 6 pcs. Le magasin est en brique et toutes les autres constructions sont en bois, sur fondations en pierre. Une infirmerie, un logis pour les officiers, des logements pour les domestiques, une cuisine et une serre à légumes furent construits en même temps que les bâtiments ci-dessus, mais un incendie les détruisit en juillet et août 1869, et ils ne furent pas reconstruits. Coût total des casernes, y compris l'achat du terrain, $29,443.54.
75,253 68	75,253 68		

BRUNSWICK.

13,78177	13,781 77	1	Edifice en pierre, couvert en ardoise ; acheté de l'honorable H. Muirhead le 16 octobre 1872, pour $10,000. On l'a modifié pour faire face aux besoins.
13,781 77	13,781 77		

EDIFICES
NOUVEAU-BRUNS

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
	Report				13,781 77	
1	Pénitencier de Dorchester				326,085 81	
2	Bur. de p'te, etc., Frédéricton				30,521 57	
3	do casernes de					
4	do cas. de pierre					
5	Middle Island ou station de quarantaine de Miramichi.				4,173 70	
6	Hôpital de marine, Miramichi					
7	Douane de Newcastle				4,830 00	
8	Hôpital de marine, Sackville					
9	Salle d'exercice de St-André					
10	Hôpital de marine do				5,588 44	
11	Station de quarantaine, St-André				330 00	
12	Fort-Tipperary do					
13	Douane de St-Jean (anci'ne)				75,797 88	
14	do (nouvelle)				316,779 89	
	A reporter				777,889 06	

PUBLICS—*Suite.*

WICK—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
13,781 77	13,781 77		
326,085 81	326,085 81	1	Bâtiment donné à l'entreprise le 3 octobre 1876, et achevé en juin 1879. Une aile additionnelle, 15 cottages doubles devant servir de maisons d'habitation aux gardes, un atelier, une boulangerie, un lavoir, une infirmerie, une glacière et quatre serres à légumes ont aussi été données à l'entreprise en novembre 1880, et sont tous achevés. Le terrain, qui comprend 619 acres, a été acheté, le 3 mai 1876, de l'hon. E. B. Chandler et autres, pour une somme coll. de $21,600.
30,521 57	30,521 57	2	Edifice construit sur un terrain de l'artillerie, coin des rues Queen et Carleton. Commencé en 1878; achevé et occupé en 1881 par le bureau de poste, la douane et le revenu de l'intérieur. Les bureaux des poids et mesures ainsi que l'entrepôt de vérification sont dans un bâtiment séparé, à un étage, en arrière.
.....	.....	3	Transférées au gouvernement fédéral par le département de la guerre impérial, le 9 mars 1871. Elles sont situées au coin des rues George et Regent, et consistent en quatre bâtiments distincts, savoir :—caserne des soldats, 113 x 31 pieds; corps-de-garde, 26 x 20 pieds; quartier des officiers, 37 x 22 pieds; magasin, 32 pieds de côté. Il y a aussi quatre autres petits bâtiments qui s'en vont en ruines.
.....	.....	4	Groupe de petits bâtiments situés sur la rue Queen et la rivière Saint-Jean, et transférés par le gouvernement impérial le 9 mars 1871, savoir: quartier des officiers, bâtiment à 3 étages, 93½ x 35 pieds; caserne des soldats, 161 x 28 pieds, pouvant loger 192 hommes; corps-de-garde, un étage, 40 pieds de côté; salle d'armes, bâtiment en bois, à deux étages, 36 x 22 pieds.
4,173 70	4,173 70	5	Située à environ deux milles en aval de la ville de Chatham; superficie du terrain, 78 acres; hôpital, 21 x 24 pieds; maison du gardien, 27 x 23 pieds. Ces bâtiments sont tous deux en bois, sur fondations en pierre. Le terrain a été acheté de l'honorable Wm. Muirhead, en décembre 1872, pour la somme de $1,100. Bâtiments donnés à l'entreprise le 3 mai et achevés le 15 décembre 1873.
.....	.....	6	Edifice en pierre à sablon, 1½ étage, 40 x 100 pds., situé à Douglastown.
4,830 00	4,830 00	7	Edifice en pierre, de 30 x 30 pieds, couvert en ardoise; acheté de W. H. Truck, le 14 octobre 1872, pour la somme de $4,000. Une somme additionnelle de $830 a été dépensée pour mettre ce bâtiment en état de servir de bureau de douane.
.....	.....	8	Un hôpital et 7 acres de terre.
.....	.....	9	Bâtim. à 1½ étage, de 40 x 30 pds., sur bloc n° 2, part. du square public.
5,588 44	5,588 44	10	Bâtiment en bois sur fondations en pierre; pouvant loger 24 malades et le personnel attaché à l'établissement. Construit de 1872 à 1874 pour remplacer celui qui avait été détruit par un incendie.
330 00	330 00	11	Le montant mentionné est pour le terrain (14 acres) acheté de Robert Ross, en 1873.
.....	.....	12	Le fort, avec ses appartenances, a été transféré au gouvernement fédéral par le gouvernement impérial, le 9 mars 1871. (Pour la liste des bâtiments, *voir* annexe n° 2, page 157.)
75,797 88	75,797 88	13	Cet édifice était situé sur un lot de terre entre la rue Prince William, la rue Water et Murder Hill; il avait été acheté par le gouvernement, le 4 février 1870, pour la somme de $75,000. Construit de 1840 à 1842, et, à l'origine, était une entreprise privée. Détruit par un incendie le 20 juin 1877.
316,779 89	316,779 89	14	Construit sur l'emplacement du premier. Commencé en août 1877; achevé et occupé en 1880-81. L'édifice a 3 étages sur la rue Prince William, et 4 sur la rue Water. Les départements de la marine et des pêcheries, des travaux publics, et de l'agriculture ont des bureaux dans cet édifice.
777,889 06	777,889 06		

ÉDIFCES
NOUVEAU-

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	.....	.....	.....	777,889 06	.....
1	Hôpital de la marine, St-Jean	.....	.....	.....	2,233 93	.....
2	Bâtiments militaires do	.....	.....	.....	9,480 87	.....
3	Station de quarantaine, Ile aux Perdrix, St-Jean.....	.....	.....	.....	7,308 46	.....
4	Pénitencier de St-Jean.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	Bureau de poste (ancien) St-Jean.....	.....	.....	.....	178,940 86	.....
6	Bureau de poste, (nouveau), St-Jean	.....	.....	.....	168,361 06	.....
7	Banque d'épargnes (ancienne), St-Jean.....	.....	.....	.....	47,784 28	.....
8	Banque d'épargnes, (nouvelle), St-Jean.....	.....	.....	.....	45,022 03	.....
9	Bureau de poste, douane, etc., de Sussex.....	.....	.....	.....	1,918 30	.....
	A reporter	.....	.....	.....	1,238,938 85	.....

PUBLICS—*Suite.*

BRUNSWICK—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
777,889 06	777,889 06		
2,233 93	2,233 93	1	Edifice en voie de construction sur les terrains de l'hôpital de la marine actuel. C'est un bâtiment en bois tombé en ruines, qui date de 1857 et que l'on a intention de remplacer. Les portions du nouveau bâtiment actuellement donné à l'entreprise constituent le bloc de l'administration ; elles ont un sous-sol, deux étag. avec attique, et comprenn une prison à 2 étag. av. sous-sol. Les fond. sont en pierre, les m. en briq , et les planc. ainsi que le toit en bois.
9,480 87	9,480 87	2	Montant dépensé par le département des travaux publics pour faire div. amélior. au mag., aux fortific., etc. Nomb. des bâtim. : 19 à "Lower Cove," y comp. une salle d'exercice const. en 1879—200 x 80 pieds, construction en bois sur fondations en pierre ; 3 à "Fort Howe," Portland ; et 1 tour "Martello," Carleton Heights.
7,308 46	7,308 46	3	Ce mont. a été dépensé pour un débarcadère, etc. Les bât. s. en bois.
.....	.....	4	Cette institution fut d'abord établie en 1838, et quelq.-uns des bâtim. furent const. par les magist. de la ville et du comté de St-Jean, et transf. au gouv. provincial, en 1841, pour env. £4,000 ($16,000). Le pénitencier devint la propriété de la Puissance lors de la conf. Il servit comme tel jusqu'à l'époq. où les pris. furent transférés au pénitencier de Dorchester. Il est situé à environ 2 milles de la ville de St-Jean, sur le côté opposé de la baie Courtenay. La prison proprement dite qui fut construite en 1839, a 120 x 41 pieds : sa hauteur jusqu'aux gouttières est de 33 pieds. Elle contient quatre-vingt-dix cellules ou trois rangées de trente chacune. La prison des femmes, en arrière, est un bâtiment en brique à deux etages qui a 108 x 43 pieds, et contient quarante cellules. (Pour la description et la liste des autres bâtiments se rattachant au pénitencier, *voir* annexe n° 2, pages 154 et 155.
178,940 86	178,940 86	5	Situé sur un lot de terre, rues Prince William, Princess et Water. Acheté de la banque du Nouveau-Brunswick, le 23 septembre 1871, pour la somme de $14,000. Cet édifice fut commencé en 1871 ; achevé et occupé en 1875-76 ; détruit par un incendie le 20 juin 1877.
168,361 06	168,361 06	6	Construit sur l'emplacement de l'ancien bureau de poste ci-dessus décrit. Commencé en juin 1878, achevé en sept. 1881, et occupé quelques temps après. Les murs qui font face aux rues sont en pierre ; les aut. sont en brique. L'entrée principale est rue Prince William ; l'édifice est à trois étages avec sous-sol. Au-dessus de l'entrée le mur est partagé par des pilastres et couronné par un fronton d'horloge supportant le comble.
47,784 28	47,784 28	7	Située sur un lot de 100 x 55 pieds, coin des rues Princess et Canterbury. Transférée du gouv. local au gouv. féd., lors de la confédération, et modifiée pour l'adapter à l'usage de la caisse d'épargnes du gouvernement et du bureau du sous-receveur général. Détruite par un incendie le 20 juin 1877.
45,022 03	45,022 03	8	Construite sur l'emplacement de la première banque d'épargnes ci-dessus décrite. Commencée en août 1878, achevée en mai 1879, et occupée l'année suivante. L'édifice a 50 x 41 pieds, trois étages et 1 sous-sol. Les murs donnant sur les rues sont en pierre avec massif en brique ; les murs latér. sont en brique seulem. Genre d'archit , ital., et ressemble en général à celui de l'édifice détruit.
1,918 30	1,918 30	9	On s'est procuré un emplacement dans la paroisse de Sussex, sur le côté nord-ouest du grand chemin conduisant à Halifax. L'édifice sera en brique, sur fondations en pierre, avec planchers et toit en bois, et logera les services de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur. Coût de l'emplacement $1,600.
1,238,938 85	1,238,938 85		

EDIFICES

NOUVEAU-

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	1,238,933 85	.....
1	Lazaret de Tracadie	.....	.....	.....	.....	.....
2	Hôpital de la marine, Woodstock.	.....	.....	.....	3,416 93	.....
3	Bureau de poste, douane, etc., de Woodstock.	.....	.....	.....	6,316 22	.....
	Totaux, Nouv.-Brunswick	.....	.....	.....	1,248,672 00	.....

QUÉ

1	Hôpit. de la mar., Chicoutimi	.....	.....	.....	1,049 91	.....
2	Douane, Dundee.	1,400 00	.....	1,400 00	.....	.....
3	Station de quarantaine de la Grosse-Ile.	129,381 48	.....	129,381 48	56,703 24	.....
4	Bureau de poste et du revenu de l'intérieur.	.....	.....	.....	793 59	.....
	A reporter	130,781 48	.....	130,781 48	58,546 74	.....

PUBLICS—*Suite.*

BRUNSWICK—*Fin.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,238,938 85	1,238,938 85		
.....	.....	1	Ce lazaret est un petit bâtiment en bois, d'environ 25 x 40 pieds, et d'un étage et demi. Il a été construit en 1853 ; coût, $1,088. Il peut loger environ 12 lépreux.
3,416 93	3,416 93	2	Maison de 50 x 33 pieds, avec cuisine en arrière, deux granges, etc., construites sur un lot de terre mesurant 7¾ acres. Propriété achetée de G. Botsford, écr., le 26 mai 1874, pour la somme de $3,200. La balance a servi à payer des services professionnels, etc., au sujet de l'achat en question.
6,316 22	6,316 22	3	Ordre a été donné de préparer des plans pour cet édifice, qui sera en brique, sur fondations en pierre, et dont les planchers ainsi que le toit seront en bois. On pourra y loger les services de la douane, de la poste, et du revenu de l'intérieur. La somme dépensée a servi à l'achat de l'emplacement, etc.
1,248,672 00	1,248,672 00		

BEC.

1,049 91	1,049 91	1	En voie de construction sur un morceau de terre en dehors des limites de la ville, mais y aboutissant en arrière du collège. Les murs du sous-sol sont en pierre ; le reste est en brique et le toit est en bois. Donné à l'entreprise le 10 mai 1882. La partie affectée à l'administration, c'est-à-dire celle du milieu, aura deux étages au-dessus du sous-sol, et les deux ailes auront un étage chacune. Ces deux ailes pourront loger 12 malades et les infirmières.
.....	1,400 00	2	Construite en 1846-7. Bâtiment en bois, à un étage, de 42 x 20 pieds, avec une aile de 40 x 20 pieds. Emplacement acheté de l'honorable P. McGill, le 15 mars 1847. Légères réparations qui ont coûté $397.89, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.
56,703 24	186,084 72	3	La Grosse Ile est située vers le milieu du Saint-Laurent, à 33 milles en bas de Québec, et a été choisie comme station de quarantaine au printemps de 1832, peu de temps avant que le choléra éclata à Québec, le 8 juin 1832. Le terrain occupé comprend une superficie de 700 acres, et il est divisé de manière à séparer les malades d'avec les convalescents. (Pour la liste et la description des bâtiments, *voir* annexe n° 22, page 264 du rapport du commissaire des travaux publics, pour 1867 ; aussi, annexe n° 2, pages 169 et 170 du présent rapport.) Ce dépôt peut loger 600 malades. Les dépenses depuis la confédération peuvent se répartir comme suit, savoir :— Pour la reconstruction d'infirmeries à l'extrémité orientale de l'île, détruites par un incendie, le 3 septembre 1878 ; ainsi que pour la construction de la résidence du médecin, d'une chapelle catholique et autres bâtiments..... $41,539 85 Pour le prolongement des jetées, etc..... 15,163 39 Total..... $56,703 24
793 59	793 59	4	Emplacement donné par les héritiers Wright, sur portion de la réserve du palais de justice ; 125 pieds de front sur la rue Principale, sur une profondeur de 120 pieds. Travaux donnés à l'entreprise le 6 juillet 1882. Les murs extérieurs de l'édifice seront en pierre ; les murs intérieurs, en brique ; les planchers et le toit, en bois.
58,546 74	189,328 22		

EDIFICES
QUÉBEC—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A mêmes les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	130,781 48	.....	130,781 48	58,546 74	.....
1	Casernes du Fort Lennox, île aux Noix.	12,658 18	.....	12,658 18	.....	.....
2	Casernes de Laprairie.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Fortifications de Lévis.....	.....	.....	.....	13,175 30	.....
4	Baraq. des immig'ts, Lévis	.....	.....	.....	20,468 20	.....
5	Douane de Montréal (ancienne), maintenant les bureaux du revenu de l'intérieur.	18,000 00	.....	18,000 00	10,353 87	.....
6	Douane de Montréal (nouvelle).	.....	.....	.....	223,681 76	.....
7	Entrepôt de vérification de Montréal.	.....	.....	.....	225,430 75	.....
8	Musée géologique de Montréal.	23,972 23	.....	23,972 23	.....	.....
9	Baraques des immigrants, Montréal.	66,396 25	.....	66,396 25	17,811 15	.....
	A reporter.....	251,808 14	.....	251,808 14	569,467 77	.....

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882,	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
58,546 74	189,328 22		
.....	12,658 18	1	Transférée au gouvernement canadien en 1856. Elle servit de prison depuis 1858 jusqu'à 1862, époque à laquelle les prisonniers furent transférés à la maison de correction de Saint-Vincent-de-Paul. La somme dépensée avant la confédération (de 1858 à 1861) a servi à l'installation ainsi qu'aux modifications et autres améliorations. (Pour la description du fort et des bâtiments qu'il renferme, *voir* annexe n° 2, page 170.) Légères réparations exécutées en 1881; coût, $159.75.
.....	.....	2	Transférées au gouvernement canadien par les autorités impériales, le 5 novembre 1856. (Pour les détails, *voir* annexe n° 2, page 171.) Réparées en 1878; coût, $250.00.
13,175 30	13,175 30	3	Cédées au gouvernement fédéral par les autorités impériales, en 1871. Comprennent:—1. Le fort n° 1, construction en pierre, 11 casemates pouvant loger 12 hommes chacune; 2. Les forts n°s 2 et 3, constructions en brique pouvant loger chacune autant de monde que le fort n° 1; 3. Le parc du génie, consistant en plus de 20 bâtiments, tous en bois, à un étage, et décrits dans l'annexe n° 2, page 167; 4. "Spruce Hill House," maison de campagne en pierre, à 2 étages, avec s.-sol et attique, située sur le ch. conduisant de la Traverse de Lévis au fort n° 2. La dépense ment. a été faite p.la const. d'un sous-faîte sur les forts n°s 1, 2 et 3, et p. d'aut. trav. d'amélior.
20,468 20	20,468 20	4	Construites près de la station du Grand-Tronc et du débarcadère des bâtiments à vapeur de l'océan. Commencées en sept. 1871 et achevées en juillet 1872. Logement additionnel fourni en 1873 et 1874. Ces bâtiments furent détruits par un incendie le 3 juin 1882. On est à prendre des mesures pour construire de nouvelles baraques.
10,353 87	28,353 87	5	Commencée en 1836 et achevée en 1838. Edifice en pierre de taille, à deux étages, de 64x49 pds. S'élève sur partie de l'emplacement de l'ancien marché, entre les rues Saint-Paul et des Commissaires. Abandonné par la douane en 1871, on y installa les bur. du revenu de l'intérieur, ce qui coûta $5,100 portées au compte des réparations. On est à agrandir cet édifice. A venir jusqu'au 30 juin 1882, on a dépensé pour cela la somme de $10,353.87.
223,681 76	223,681 76	6	Le bloc appartenant à la compagnie d'assurance "Royale" sur les rues Common et des Commissaires, fut acheté le 12 août 1870, pour $200,000, et l'on en fit un bureau de douane. C'est un édifice en pierre, à trois étages.
225,430 75	225,430 75	7	Situé au coin des rues Common et McGill, sur partie du lot acheté de A. T. Galt et autres. (*Voir* "achat de terrain" ci-dessous.) Edifice donné à l'entreprise le 12 juin 1875, et achevé le 16 juin 1877. Il a quatre étages et son toit est plat.
.....	23,972 23	8	Situé sur la rue Saint-Gabriel. Emplacement acheté de l'honorable P. McGill, le 25 février 1847. Edifice en pierre de taille, à 3 étages, 61 x 43 pieds, avec aile en brique, de 33 x 15 pieds, en arrière. Vendu au gouvernement de Québec le 19 octobre 1881, pour $12,000.
17,811 15	84,207 40	9	Les baraques construites avant la confédération, et situées à la Pointe Saint-Charles, ont été vendues à la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc, en 1862. Le nouveau bâtiment a été construit en 1872, sur un lot de terre situé sur la ligne de la rue McGill, et fait face au fleuve Saint-Laurent. Il est en brique, sur fondations en pierre, et son toit est recouvert d'une couche de gravier. La partie du milieu est à 2 étages, mais les ailes n'en ont qu'un.
569,467 77	821,275 91		

EDIFICES

QUÉBEC—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	251,808 14	.....	251,808 14	569,467 77	.....
1	Revenu de l'intér., Montréal, *voir* Douane (ancienne).					
2	Bur. de P., Montréal (anc.)	67,871 56	.....	67,871 56	.....	.....
3	do do (nouv.)	.....	.....	.....	(*a*) 501,780 31	.....
4	Montréal—Achat de terrain.	5,500 00	.....	5,500 00	105,724 56	.....
5	Caserne de l'artillerie et fabrique de cartouc., Québec	.....	.....	.....	16,678 57	.....
6	Citadelle, Québec.....	.....	.....	.....	12,576 13	.....
7	do (rocher)..	.....	.....	.....	34,605 15	Crédit de la ville de Québec 2,500 00
8	do bâtiments	.....	.....	.....	6,428 60	.....
9	Douane, Québec (ancienne)	26,575 83	.....	26,575 83	.....	.....
10	do (nouvelle)	297,955 93	.....	297,955 93	5,532 48	.....
11	Arsenal et hangar à canon, Québec.....	4,406 11	.....	4,406 11	.....	.....
	A reporter.....	654,117 57	.....	654,117 57	1,252,793 57	2,500 00

(*a*) Y compris $11,186.95 portée par erreur à "*Bur. de poste de Québec*" dans l'annexe n° 1, p. 17.

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
569,467 77	821,275 91		
.....	67,871 56	2	Le terrain a été acheté du séminaire de Saint-Sulpice et autres, en 1852, pour $24,933.38, et un édifice à 3 étages, en pierre de taille, avec soubassement—100 x 56 pds—a été construit de 1853 à 1855. Coût, $42,938.18. Une fois le nouveau bureau de poste construit, l'ancien édifice et son emplacement furent vendus le 4 nov. 1873, à M. Cuvillier, pour $100,000, mais ils ne lui furent transférés qu'en 1876, peu de temps après l'occupat. de la nouvelle bâtisse.
(*a*) 501,780 31	(*a*) 501,780 31	3	L'édifice fut donné à l'entreprise le 12 nov. 1872, et achevé le 30 nov. 1877. Il est situé au coin des rues Saint-Jacques et Saint-François-Xavier; s'étend en arrière jusqu'à la ruelle des Fortifications et est contigu à la banque de Montréal. Il occupe une superficie de 11,804 pieds carrés et comprend un sous-sol, un premier, un second et un attique. Les murs extérieurs sont en pierre dite de Montréal avec revêtement intérieur en brique. L'empl. a été ach. de la banque du Peuple en octobre 1871, pour $150,000.
105,724 56	111,224 56	4	Lot faisant face aux rues Common, des Commissaires et McGill, et contenant une superficie de 49,277 pieds. A été acheté le 14 fév. 1870, de Galt, Richey, Rogers et Hopkins, comme emplacement pour la douane projetée, au prix de $83,975.79. Le gouvernement ayant décidé d'acheter le "bloc de l'Assurance Royale," une portion de l'autre lot (11,325 pieds) fut vendue aux Commissaires du port de Montréal, pour la somme de $33,975, et une autre partie (6,476 pieds) fut aussi vendue à la corporation de la cité de Montréal, pour $5,396.80. Le reste du lot est occupé par l'entrepôt de vérification du gouvernement.
16,678 57	16,678 57	5	Propriété cédée par le gouvern. impérial au gouvernement fédéral le 2 déc. 1871. Comprend une superficie de 13 acres, 3 roods et 2 perches. Il s'y trouvait alors 27 bât. dont la plupart ont été conv. en fab. à cartouches—de 1880 à 1882—ce qui a coûté la som. ment. (Pour la desc. des bât., *voir* ann. n° 2, pages 160, 161 et 164.) (Les bâtim. affectés au mélange du fulminate et à la fabrication des artifices ont été construits en 1880 et 1881-82.)
12,576 13	12,576 13	6	Transférée au gouv. féd. le 2 déc. 1871. Consiste en 28 constructions, toutes décrites dans l'annexe n° 2, page 159 à 160. Le montant mentionné a été dépensé par le gouv. féd. pour la toiture des casemates et des réparations extraordinaires aux murs, etc.
37,105 15	37,105 15	7	Montant dépensé pour l'achat de bâtiments—sur la rue Champlain—que mettaient en danger des pierres détach. tomb. de la côte de la Citad., et pour la const. d'un mur de soutèn. au pied du rocher.
6,428 60	6,428 60	8	Ce montant a été dépensé en 1881-82 pour la construction d'une salle de réception.
.....	26,575 83	9	Const. en 1831, maint. occupée par les bur. de la mar. et des pêch., de l'émig., du prép. à l'engagem. des mat., et de la police riveraine.
5,532 48	303,488 41	10	Le lot sur lequel s'élève l'édifice contient 88,000 pieds carrés, et est situé au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles. C'est un édifice en pierre de taille, à deux étages, avec sous-sol assis sur le lit de la rivière et protégé de tous côtés par un quai de caissons remplis de pierre. Longueur, 159 pieds; largeur, 49 pds. Le montant dépensé depuis la confédération a servi à convertir l'attique en logements pour les gardiens.
.....	4,406 11	11	Construit en 1856 et amélioré en 1857. Il s'élève en arrière de la propriété connue autrefois sous le nom "propriété Sewell," près de la porte de Lévis, vis-à-vis de l'esplanade.
1,255,293 57	1,909,411 14		

EDIFICES

QUÉBEC

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	654,117 57	.....	654,117 57	1,252,793 57	2,500 00
1	Québec, salle d'exercice	8,453 21	.....	8,453 21	.....	.....
2	do terrasse Durham	12,444 30	.....	12,444 30	34,717 01	.....
3	do fortifications	.....	.....	.....	96,838 83	Crédit de Sa Majesté. 2,433 33
4	do salle des immigrants.	900 00	.....	900 00	.....	.....
5	do hôpital de marine	155,724 00	.....	155,724 00	11,047 25	.....
6	do observatoire	9,732 45	.....	9,732 45	.....	.....
7	do do (reconstr.)	2,400 00	.....	2,400 00	8,767 76	.....
8	do bur. de poste (anc.)	16,000 00	.....	16,000 00	.....	.....
	A reporter	859,771 53	.....	859,771 53	1,404,164 42	4,933 33

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,255,293 57	1,909,411 14		
.....	8,453 21	1	Construite en 1863-64 sur un lot de terre cédé par le gouvernement impérial au gouvernement canadien, en dehors de la porte de Lévis.
34,717 01	47,161 31	2	Cette terrasse repose principalement sur les fondations de l'ancien château français, qui était le "Château Saint-Louis" primitif; elle a été améliorée en 1854-55, ainsi que les terrains avoisinants. De 1880 à 1882, le montant mentionné a servi à son prolongement.
99,272 16	99,272 16	3	Ce montant a été dépensé, de 1879 à 1882, pour la construction de deux nouvelles portes, dont l'une (la "porte Saint-Louis") s'élève à la place de l'ancien. porte du même nom, et l'autre, connue sous le nom de porte "Kent," met la rue Nouvelle en communication avec la rue Ursule ; la susdite somme a aussi servi aux réparations des fortificat.
.....	900 00	4	Construite en 1863 sur le quai en arrière de l'ancienne douane, côté est de la rue Champlain. C'est une construction en bois, de 100 pieds sur 20, à un étage, et couverte en tôle. Maintenant occupée comme forge par l'agence du département de la marine.
11,047 25	166,771 25	5	Situé sur le col d'une péninsule formée par la rivière St-Charles et appelée la "Pointe aux Lièvres." Se compose principalement d'un corps de logis central, à 4 étages, long de 80 pds et large de 58, flanqué de deux ailes de 100 pds x 48, à 3 étages ; aussi d'une infirmerie pour les cholériques—construction en bois, de 202 x 24 pds, à 2 étages, et couverte en bardeaux. Les terrains appartenant à l'établissement comprennent une superficie d'environ 120,000 pieds. La partie du milieu et l'aile de l'ouest ont été commencées en 1832 et achevées en 1834. L'aile de l'est a été construite en 1854-55-56. Le montant dépensé depuis la confédération a servi au renouvellement des planchers, aux peinturages, à l'amélioration des égoûts, etc.
.....	9,732 45	6	Situé en dedans de la citadelle du cap Diamant. Il a été construit en 1854-55. Edifice en pierre, à deux étages avec tour. Présente un front de 26 pieds. Le principal corps de bâtiment a 15 pieds de hauteur, 15 de largeur et 24 de longueur. La tour a 44 pieds de hauteur au sommet de la boule qui la surmonte, et elle mesure 11 x 11 pds à sa base. Cet observatoire a été transféré aux établissements de la propriété Bonner.
8,767 76	11,167 76	7	En 1864, un télescope équatorial, de 8 pouces francs d'ouverture, fut acheté du célèbre Alvan Clarke, de Boston, et dressé dans une petite tour située sur la rive nord du St-Laurent, à une courte distance de l'entrée de la prison neuve, sur la propriété Bonner, à un mille en dehors des limites de la ville. L'emplacement, ainsi que plusieurs acres de terre et une ferme à un étage, mesurant environ 60 x 30 pieds, furent alors données par le gouvernement provincial pour l'usage de l'observatoire. Ces deux constructions furent démolies en 1873-4, et remplacées—au coût de $8,767.76—par un bâtiment en bois sur fondations en pierre, de 34 x 30 pds, à deux étages et demi, avec dépendances séparées, pour mettre les divers instruments. Les piliers en pierre de l'observatoire de la citadelle furent démolis et servirent à la reconstruction de l'observatoire actuel.
....	16,000 00	8	Cet édifice—dont on trouvera une description complète à la page 262, annexe n° 23 du rapport du commissaire des travaux publics, pour 1867—fut démoli pour faire place au bureau de poste actuel.
1,409,097 75	2,268,869 28		

EDIFICES

QUÉBEC—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	859,771 53	.....	859,771 53	1,404,164 42	4,933 33
1	Québec, nouv. bur. de poste.	.....	.....	.....	(a) 93,901 45	.....
2	do poste de la police riveraine	1,073 50	.....	1,073 50	.....	.....
3	Douane des Sept-Iles.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Sherbrooke, dépôt des immigrants	.....	.....	.....	1,334 40	.....
5	do bureau de poste...	.....	.....	.....	14,394 84	.....
6	Bâtiments militaires de l'île Sainte-Hélène	.....	.....	.....	144 63	.....
7	Bureau de poste de St-Jean.	.....	.....	.....	15,479 84	.....
8	Douane de Saint-Régis.....	1,457 00	.....	1,457 00	.....	.....
	A reporter.	862,302 03	.....	862,302 03	1,529,419 58	4,933 33

(a) A l'exclusion de la somme de $11,186.95 portée par erreur au compte de cet édifice

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,409,097 75	2,268,869 28		
(*a*) 93,901 45	(*a*) 93,901 45	1	Construit de 1870 à 1875, sur l'emplacement de l'ancien bureau de poste. Pour que le public puisse entrer facilement dans l'édifice et en sortir, le gouvernement a acheté deux lots de terrain, savoir: 1°, un lot de 45 x 75 sur les rues Buade et du Fort, de Mme. G. O'Kill Stewart, pour $12,000; 2°, un autre lot sur les rues Buade et Frontenac, de James Motz, pour $7,000. L'édifice a 95 x 68 pieds et est à 3 étages. Il est construit en pierre calcaire grise. Toit en bois, couvert en ferblanc. Deux de ses faces donnent, l'une sur la rue Buade et l'autre sur la rue du Fort; la troisième donne partie sur la rue Ste-Anne et partie sur la propriété de H. Black, et la quatrième donne sur la rue Frontenac.
.....	1,073 50	2	Bâtiment en brique, de 23 x 35 pieds, à un étage, avec toit couvert en ferblanc, du côté nord de l'ancienne douane, sur un lot contenant 2,110 pieds en superficie. Acheté le 31 mars 1852, du Dr Hall, pour $600 et installé plus tard pour servir à la police riveraine,—ce qui a coûté $473.50. Actuellement occupé par l'agence du département de la marine.
.....	.....	3	Située à la baie des Sept Iles, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 330 milles en bas de Québec, par eau. C'est un bâtiment loué. Le département des douanes a abandonné ce poste vers 1867.
1,334 40	1,334 40	4	Bâtiment en bois, à un étage, 60 x 30 pieds, sur fondations de pilotis; situé dans le voisinage immédiat de la station du Grand-Tronc. Il a été construit et occupé en 1872-73.
14,394 84	14,394 84	5	Cet édifice a été donné à l'entreprise le 17 octobre 1881; les travaux sont en voie d'exécution. Le bâtiment devra être en pierre de taille; il est situé au coin des rues Commercial et Bank, et occupe une superficie de 3,550 pieds carrés. Coût du terrain pour l'emplacement, $8,500. Une partie de ce terrain a été achetée par S. J. et A. E. Rankin, pour $3,500, et l'autre partie l'a été de la banque des townships de l'Est, pour $5,000.
144 63	144 63	6	Ces propriétés ont été cédées par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, le 28 novembre 1870. L'île contient 123 acres, 3 roods et 20 perches. Il y a là plus de 16 bâtiments qui sont complètement décrits dans l'annexe n° 2, pages 176 et 177. On est à les modifier et réparer.
15,479 84	15,479 84	7	L'emplacement a été acheté le 27 février 1878, des exécuteurs de N. Mott, pour $1,600. Il a 52 pieds 6 pouces sur la rue Richelieu et s'étend jusqu'au canal de Chambly. L'édifice est en brique, sur fondations en pierre, à deux étages, avec comble à la Mansard; ses dimensions sont de 24 pieds sur 35. Commencé en 1878 et achevé en 1881. Occupé par les départements des douanes, des postes et des chemins de fer et canaux. En arrière se trouve un bâtiment construit pour servir d'entrepôt de vérification.
.....	1,457 00	8	Ce bâtiment, qui est en bois, a été construit en 1854, sur un emplacement—80 x 152—formant partie de la réserve des sauvages, dans le village de Saint-Régis, et a été pris à bail de l'agent des sauvages à raison de $15 par année, et moyennant $70 payées à Joachim Orité, le sauvage qui occupait le lot. Depuis la confédération, une somme de $164.90 a été dépensée pour réparer le bâtiment.
1,534,352 91	2,396,654 94		

au lieu de l'être à celui du bureau de poste de Montréal, dans l'annexe n° 1, à la page 17.

EDIFICES

QUÉBEC—

Numéro	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
	Report	862,302 02	.....	862,302 03	1,529,419 58	4,933 33
1	Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul	.....	.....	.....	183,207 13	.....
2	Douane de Trois-Rivières.	.....	.....	.....	10,534 68	.....
3	Anc. caserne de do	.....	.....	.....	8,240 70	.....
	Totaux, Québec....	862,302 03	.....	862,302 03	1,731,402 09	4,933 33

ONTA

1	Bureau de poste, douane, etc., de Belleville	.....	.....	.....	17,486 95	.....
	A reporter	.....	.....	.....	17,486 95	.....

PUBLICS—*Suite.*

Fin.

confédération. Total pour quinze ans expirés le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,534,352 91	2,396,654 94		
183,207 13	183,207 13	1	L'emplacement—contenant environ 61 arpents—ainsi que l'édifice autrefois occupé par les sœurs du Sacré-Cœur, furent achetés de la fabrique de Saint-Vincent-de-Paul, le 27 déc. 1861, pour $18,000, et le principal corps de logis—119 x 53—fut disposé de manière à servir de maison de correction pour le Bas-Canada. Ces bâtiments étaient tous en pierre et furent en partie détruits par un incendie le 7 août 1864. Les travaux de construction furent commencés en 1865, et à l'époque de la confédération une aile de 100 x 45 pieds, contenant 120 cellules, se trouvait achevée, et un pavillon, l'aile droite et la partie centrale de l'edifice étaient en voie de construction. L'édifice fut transféré au gouvern. local de Québec par arrêté du conseil en date du 27 mai 1868. L'emplacem. et les bâtiments furent rétrocédés au gouv. fédéral le 26 juin 1872, pour la somme de $110,000, et depuis cette époque c'est en grande partie par le travail des détenus qu'on en a continué l'achèvement. Une nouvelle aile de 126 x 46, et contenant 132 cellules, a été construite du côté nord, en 1881 et 1882. Le préau a été prolongé de 100 pieds vers l'ouest et est entouré d'une clôture en bois, de 19½ pieds de de hauteur. Le 27 août 1873, un lot de terre conten. 5,990 pieds sur la rivière des Prairies fut acheté de l'hon. J. H. Bellerose pour $10,000, et le 21 octobre 1873, un lot pareillement situé et conten. 76 arpents fut acheté de E. H. Lemay pour $18,000. Ces deux montants furent payés par le départem. de la justice, et ne figurent pas dans le tableau des dépenses ci-joint.
10,534 68	10,534 68	2	Donnée à l'entreprise le 10 octobre 1873, et achevée en mai 1875. Située sur une portion de la propriété connue sous le nom de "Platon," qui fut transférée par le gouv. impérial au gouv. canadien le 19 juin 1856, en vertu de l'acte 19 Vic, ch. 45. L'édifice a 45 pds. et 4 pcs. de front sur la rue Notre-Dame et une profondeur de 32 pds. 6 pcs., avec un prolongement de 30 x 20 pieds en arrière. Les murs extér. sont en pierre pour le sous-sol, et en brique au-dessus du sous-sol. C'est une construc. à deux étages dont le premier est formé par un comble à la Mansard. L'édifice est actuellem. inoccupé, et on a l'intention de s'en servir comme de bureau de poste.
8,240 70	8,240 70	3	Cet édifice, ainsi que la cour à combustible, etc., fut cédé au gouvernement canadien le 19 juin 1856. C'est un bâtiment en pierre à deux étages avec attique. Planchers et toit en bois ; 90 x 44 pieds ; 2 ailes, l'une de 24 x 15 pieds, et l'autre de 18 x 15. Il a été modifié et arrangé en 1880-81 et 1881-82,—ce qui a coûté la somme mentionnée—et il est maintenant occupé par les départements de la douane et du revenu de l'intérieur, ainsi que par les bureaux du surintendant des travaux du Saint-Maurice.
1,736,335 42	2,598,637 45		

RIO.

17,486 95	17,486 95	1	L'emplacement—de 103 pds. de front sur la rue du Pont et de 116 sur la rue du Pinacle—fut acheté de M. Thomas Wells, le 27 sept. 1880, pour $5,500. L'édifice fut donné à l'entreprise le 5 novembre 1881, et les travaux se poursuivent avec diligence. Bâtiment en brique sur fondations en pierre. Il aura 65 pds. de front sur la rue du Pont et 74 sur celle du Pinacle, avec une entrée pour le bureau de poste sur la première, et une autre sur la dernière pour le bureau de la douane et celui du revenu de l'intérieur.
17,486 95	17,486 95		

ÉDIFICES

ONTARIO—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	17,486 95	.....
2	Bureau de poste, douane, etc., de Brantford.	.....	.....	.....	32,772 48	.....
3	Monument de Brock, Queenstown.	2,400 00	.....	2,400 00	.....	.....
4	Bureau de poste, etc., de Brockville.	.....	.....	.....	3,090 00	.....
5	Bureau de poste, douane, etc., de Chatham.	.....	.....	.....	8,137 88	.....
6	Bureau de poste, douane, etc., de Cornwall.	.....	.....	.....	8,233 97	.....
	A reporter	2,400 00	.....	2,400 00	69,721 28	.....

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
17,486 95	17,486 95		
32,772 48	32,772 48	2	L'emplacement—contenant ⅓ tiers d'acre, au coin des rues George et Dalhousie—a été acheté d'Isaac Hodgins, le 16 septembre 1878, pour $3,400. L'édifice a été donné à l'entreprise le 17 octobre 1878, achevé en février 1880 et occupé par le bureau de poste, ainsi que par les départements de la douane et du revenu de l'intérieur. Il a 62 pieds de front sur la rue George et 53 sur la rue Dalhousie. Il est construit en brique, avec parements en pierre, sur fondations de pierre, à 2 étages et comble à la Mansard. Les façades de cet édifice sont d'un style uni; c'est dans celle qui donne sur la rue George qui se trouve l'entrée du bureau de poste. Sa partie centrale est en saillie et son toit s'élève plus haut que la ligne générale de la toiture, et est surmonté d'un mât de pavillon. L'ent. des bur. de la douane et du rev. de l'int. se trouve sur la rue Dalhousie L'entrepôt de vérific. et le bur. des poids et m. sont dans un bâtim. dist., à 1 étage et de 24 x 65.
.....	2,400 00	3	Cette dépense a été faite en 1826. (*Voir* rapport de 1847, page 29)
3,090 00	3,090 00	4	Le terrain a été acheté de Julia F. Morris, avec un droit de passage (75 x 10 pieds), pour la somme mentionnée. L'emplacement comprend une superficie de 68 pieds carrés, et il est situé sur l'avenue du palais de justice, entre les rues Principale et King, et le palais de justice. L'édifice a été donné à l'entreprise le 10 février 1883, et comprendra: 1°, un bâtiment principal de 66 pds. de front sur l'avenue du palais de justice, sur une profond. de 61 pds., et ayant un sous-sol pour l'appareil de chauffage, un rez-de-chaussée pour le serv. du B. de poste local, un 1er étage pour la douane et le rev. de l'intér., et un attique; 2°, en arrière, un bâtim. à 1 étage, de 66 x 25 pds., pour les poids et mesures, l'insp. du gaz, et l'entrep. de vérific. La faç. du principal édifice et 15 pds. d'un retour à chacun des ang. de cette faç. ser. en pierre. Les aut. murs. des 2 bât. ser. en briq., sur fondat. en pierre. Les planc. et les t. ser. en b., et ces der. couv. en ard.
8,137 88	8,137 88	5	Cet édifice est act. en v. de const.; situé sur le lot 94, coin des rues King et Quatrième; acheté de A. Northwood pour la s. de $8,000. Comprendra un bâtim. princ., de 48 x 50 pds., et, en arrière, un bâtim. en forme d' "L", de 50 x 16 pds. + 25 x 20 + 13 x 12 pds. Le princ. édifice aura un s.-sol pour l'appar. de chauffage, un rez-de-chaussée pour le serv. de la poste, un 1er étage pour la douane et le revenu de l'int, et un attique tronqué. Le bât. de derrière aura un étage et sera occupé par l'entrepôt de vérific, ainsi que par les bur des poids et mesures et par l'inspect. du gaz. Ces bâtim. ser. tous deux en brique, sur fond. de pierre, et auront des parements de pierre à leurs façades donnant sur la rue. Les planchers et les toits seront en bois, ces derniers couv. en ardoise.
8,233 97	8,233 97	6	Edifice donné à l'entreprise le 20 septembre 1882. Situé sur portion du lot n° 16, coin des rues Pitt et Deuxième—100 x 80 pds. et acheté le 7 décembre 1881, de A. H. Davidson, pour $8,000. Il sera en pierre et comprendra deux bâtiments: 1°, un bâtiment principal à deux étages, avec sous-sol et attique, 50 x 64 pieds, avec une avance de 24 x 12 pieds, en arrière, pour un escalier; 2°, un bâtiment à 1 étage, de 78 x 22 pieds. Ils seront occupés par les bureaux de la poste, de la douane et du rev. de l'intérieur.
69,721 28	72,121 28		

10 *a*—75

EDIFICES

ONTARIO—

Numéro.	Nom du canal.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	2,400 00	.....	2,400 00	69,721 28	.....
1	Bureau de poste, douane, etc, de Guelph.	.....	.....	.....	31,641 82	.....
2	Douane (ancienne) d'Hamilton.	46,188 45	.....	46,188 45	.....	.....
3	Douane, bureau de poste, etc. d'Hamilton.	.....	.....	.....	37,966 89	.....
4	Hangar d'Hamilton	5,510 82	.....	5,510 82	.....	.....
5	Baraque des immigrants à Hamilton.	.....	.....	.....	1,450 00	.....
6	Bureau de poste (ancien)	52,629 42	.....	52,629 42	17,508 67	.....
7	Douane de Kingston	41,805 52	.....	41,805 52	.....	.....
8	Fortifications et bâtiments militaires à Kingston.	.....	.....	.....	111,480 79	.....
9	Bureau des immigrants à Kingston.	.....	.....	.....	4,024 08	.....
10	Collège militaire de Kingston.	.....	.....	.....	102,056 30	.....
	A reporter	148,534 21	.....	148,534 21	375,849 83	.....

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts. 69,721 28	$ cts. 72,121 28		
31,641 82	31,641 82	1	Emplacement au coin des rues Wyndham et Douglas, en face du square Saint-George. Acheté le 27 avril 1876, de J. C. McLaggan, pour $4,000. Edifice donné à l'entreprise le 21 juillet 1876, achevé en mai 1878, et occupé par les départements de la douane, des postes, et du revenu de l'intérieur. Le plan est de forme irrégulière, donnant, terme moyen, 70 x 40 pieds. L'édifice est en pierre calcaire de l'endroit, à deux étages, avec sous-sol et comble à la Mansard.
.....	46,188 45	2	Située sur la rue Stuart Construite de 1858 à 1860 ; coût, $38,188.45. Le lot sur lequel elle s'élève a été acheté de MM Moore et McKinstry, le 20 juin 1855, pour la somme de $8,000.
37,966 89	37,966 89	3	L'emplacement, partie des lots de ville n°s 9 et 10, sur les rues King et John, a éte acheté le 19 juillet 1881, de l'honorable D. McInnes, pour $35,908 32. L'édifice a été donné à l'entreprise le 15 août 1882. Ce sera un édifice en forme d'L, construit en pierre de taille et en brique, ayant 136 pieds dans sa plus grande longueur et 94 pieds dans sa plus grande largeur, 2 étages, un sous-sol et un attique. Il y aura un bâtim. contigu, 123 x 30 pds., qui sera l'ent. de vérific.
.....	5,510 82	4	Situé sur le lot n° 31, côté ouest de la rue Nelson. Bâtiment en brique, de 140 x 36 pieds, construit en 1857-58. Emplacement acheté, le 31 décembre 1857, d'Alfred Bo ker *et ux.*, pour $1,000.
1,450 00	1,450 00	5	Le montant mentionné a servi au paiement du terrain acheté de A. Bamberger. Ce bâtiment sera en bois, à 2 étages, de 22 x 30 pds., avec une aile à un étage, de 70 x 24 pieds.
17,508 67	70,138 09	6	Cet édifice a été construit de 1854 à 1858, sur deux lots de terre, rues Saint-Jacques et Rébecca, achetés de E. Ritchie et de l'hon. Isaac Buchanan pour $8,000 et $1,900 respectivement. Il mesure 61 pds. de longueur sur 55 de profondeur et 45 de hauteur. Construit en pierre sableuse et en pierre calcaire. Comprend trois étages, avec comble tronqué couvert en ardoise La façade offre une saillie de 41½ pds. de long. sur 10½ de larg. Depuis la confédération la somme de $17,508.67 a été dépensée pour agrandir cet édifice.
.....	41,805 52	7	Edifice en pierre de taille, style italien, à deux étages, situé au coin des rues King et Clarence. Construit de 1857 à 1859, au coût mentionné. Depuis la confédération, une somme de $6,584.55 a été dépensée en réparations, etc.
111,480 79	111,480 79	8	Propriété et bâtiments transférés par le gouv. impérial au gouv. fédéral, de juillet 1870 à janvier 1871. Des dépenses ont été faites pour l'amélioration ou la reconstruction des bâtiments, etc. (Pour la liste des bâtiments, *voir* annexe n° 2, pages 183 à 187.)
4,024 08	4,024 08	9	Situé à l'extrémité de l'édifice du chemin de fer le Grand-Tronc, du côté de la ville, 60 x 37 pieds, à deux étages, construit en bois sur fondations en pierre, avec toit couvert en gravier. Construit pendant l'exercice 1871-72
102,056 30	102,056 30	10	Les murs du sous-sol du collège militaire ont été donnés à l'entreprise en sept. 1876, et l'édifice même l'a été en mai 1877. Travaux achevés en juillet 1878. Edifice en pierre, à 4 étages, avec planchers et toit en bois. Le sous-sol est affecté à la chambre des chaudières, à celle du combustible, aux caves, à la cuisine, au lavoir et au magasin d'approvisionnement. Au rez-de-chaussée se trouvent la salle à dîner, la bibliothèque, la salle de récréation, le parloir, la salle des officiers, etc. Le 1er étage contient les salles de conférence, les classes, etc. Une maison d'habit. 54 x 40, pour le commandant, a aussi été construite d'oct. 1875 à sept. 1876, ainsi que 8 bâtiments en bois se rattachant à cet établissement. (Pour la liste de ces bâtiments, *voir* annexe no 2, page 184)
375,849 83	524,384 04		

EDIFICES

ONTARIO—

Numéro	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	148,534 21	.....	148,534 21	375,849 83	.....
1	Kingston, pénitencier de	219,317 85	.....	219,317 85	38,743 25	.....
2	do bureau de poste	48,547 12	.....	48,547 12	.....	.....
3	London, douane	.....	.....	.....	53,583 46	.....
4	do baraq. des immig.	.....	.....	.....	7,425 86	.....
5	do terrains et bâtim. militaires.	.....	.....	.....	1,928 33	.....
6	do bureau de poste	39,122 76	.....	39,122 76	6,768 17	.....
7	Ottawa, salle d'exercice	.....	.....	.....	21,981 43	Contribution, ville d'Ottawa. 5,000 00
8	do musée de géologie.	.....	.....	.....	50,741 80	.....
9	do hangar	515 10	.....	515 10	.....	.....
	A reporter	456,037 04	456,037 04	557,022 13	.....	5,000 00

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirés le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
375,849 83	524,384 04		
38,743 25	258,061 10	1	Situé sur la rue King, à une distance d'environ deux milles du marché de Kingston, sur la moitié ouest du lot n° 21, township de Kingston, contenant 117 acres et acheté en 1833. Les sommes dépensées depuis la confédération ont servi à construire, de 1875 à 1880, une maison pour les détenus aliénés ; à prolonger, en 1881, l'aile nord de l'atelier du sud ; à reconstruire, la même année, une partie du quai sud-est, et à construire un brise-lames de 200 x 30 pieds, pour former un bassin de 100 pieds de côté. Les travaux sont en voie d'exécution. (Pour la description des bâtiments se rattachant au pénitencier, *voir* annexe 2, pages 187 et 188.)
.....	48,547 12	2	Situé au coin de la rue Wellington et Clarence. Commencé en octobre 1856, et achevé 1859. Edifice à deux étages, avec sous-sol, de 73 x 59 pieds, sans compter une saillie mesurant 36 pieds, en arrière.
53,583 46	53,583 46	3	Emplacement acheté de H. C. R. Becher, en juillet 1870, pour $8,000. Située dans la partie centrale de la ville au coin des rues North et Richmond. Edifice commencé en décembre 1870, et achevé en octobre 1873. Il se compose d'un corps de logis principal, à 3 étages, couvrant une superficie de 30,509 pieds, et d'une annexe à un étage, pour l'entrepôt de vérific., couv. une sup. de 1,204 pds. Les murs extér. sont en pierre de l'Ohio et les murs intér. en brique.
7,425 86	7,425 86	4	Située sur un lot de 2½ acres en superficie, entre la ligne des chemins de fer du Granc-Tronc et du Grand-Occidental, à un mille de la ville de London. Bâtiment en bois sur fondations en pierre, à deux étages, et couvrant une superficie de 2,808 pieds carrés.
1,928 33	1,928 33	5	Les terrains ont été entourés de clôtures et des bâtiments extérieurs en bois ont été construits en 1877-78.
6,768 17	45,890 93	6	L'emplacement (lot n° 11, sur les rues North et William) a été acheté de W. et J. Carling, le 4 février 1857, pour une somme de $8,640. Travaux commencés en automne 1858 et achevés en 1860. Edifice en pierre, à 3 étages, mesurant 48 pieds de front, 59 pieds en arrière et 66 de profondeur. Les sommes dépensées depuis la confédération ont servi à l'achat d'un morceau de terre additionnel et à l'agrandissement de l'édifice. Le lot a été acheté de Becher, Barker et Steele, pour $3,000.
26,981 43	26,981 43	7	Situé sur le côté est du square Cartier, à environ 100 verges du canal Rideau. Edifice donné à l'entreprise le 24 février 1879, et achevé en novembre, la même année. Il est en brique, sur fondations de pierre, couvert en bardeaux, et se compose d'une grande salle de 178 pieds de long sur 75 de large et 50 de haut. A l'entour de cette salle, sur trois de ses côtés et commnniquant avec elle, se trouvent les salles de la batterie de campagne, de la cavalerie, de l'artillerie de place, des gardes à pied, ainsi que les bureaux régimentaires, les chamb. du quart.-maître et les magas. Au-dessus de ces salles se trouv. celles des corps de mus., des salles de récep. et des mag.
50,741 80	50,741 80	8	Les lots 1 à 4, rue George, avec l'édifice en pierre connu sous le nom d' "Hôtel Clarendon," ont été achetés, le 22 janvier 1880, de la société permanente de prêt du Canada, pour la somme de $20,000, et l'on y a fait de grandes modifications pour installer le musée de géologie transféré de Montréal à Ottawa. L'édifice est en pierre et à 3 étages ; il a 63 pieds de front sur la rue Sussex, et 156 sur la rue George.
.....	515 10	9	Sur le côté ouest du canal Rideau, près des écluses inférieures et appartenant autrefois à l'artillerie. Disposé pour servir de hangar en 1851, le département de la milice et de la défense s'en servent actuellement comme de magasin..
562,022 13	1,018,059 17		

EDIFICES

ONTARIO—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	456,037 04	.....	456,037 04	557,022 13	5,000 00
1	Edifices du parlement et des départements, Ottawa.	2,723,993 93	.....	2,723,993 93	1,454,996 11	.....
	A reporter.....	3,180,030 97	.....	3,180,030 97	2,012,018 24	5,000 00

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
562,022 13	1,018,059 17		
1,454,996 11	4,178,990 04	1	Construits de 1859 à 1865. Se composent de trois constructions distinctes, situées du côté sud de la rivière Ottawa, sur la côte de la Caserne (Barrack Hill). L'emplacement sur lequel sont situes ces édifices s'élèvent d'environ 159 pieds au-dessus du niveau d'été de la rivière Ottawa, et domine la ville entière ainsi que la campagne environnante. Les édifices sont construits sur les côtés nord, est et ouest de la côte, ce qui laisse au milieu un morceau de terre rectangulaire, mesurant 600 pieds du nord au sud, et 700 de l'est à l'ouest sur la rue Wellington. La "Chambre" dans laquelle la législature s'est réunie pour la première fois le 8 juin 1866, s'élève sur le côte nord du quadrangle; elle a 472 pieds de front en longueur et 2 étages au-dessus du sous-sol; sa largeur est de 370 pds. au milieu, et de 181 pieds vis-à-vis des entrées est et ouest. Le "bloc de l'est" a deux façades principales à angles droits l'une avec l'autre; celle qui donne sur le square a 319 pieds de longueur, et l'autre en a 245 sur la rue Wellington. Le "bloc de l'ouest" ressemble quelque peu dans sa forme au bloc de l'est; il a 220 pds. de front sur le square, et 277 sur la rue Wellington. Un plus grand espace devenant nécessaire, on passa des contrats, aux epoques suivantes,—pour le "prolongement" de ce bloc, qui fut achevé et occupé en janvier 1877, savoir : les "murs du sous-sol," le 11 mai 1875, et la superstructure, le 29 novembre 1876. Le nouvel édifice qui a 245 pieds de longueur sur 60 de largeur, fait face au pont suspendu Union et couvre une superficie de 17,900 pieds carrés, et l'on a pu y établir 58 nouveaux bureaux aux trois étages supérieurs, plus 10 chambres dans le sous-sol. La tour principale, haute de 274 pieds à partir du sol jusqu'au sommet du fleuron, se trouve vers le centre de la façade de l'ouest et contient l'entrée principale et le vestibule. Coût du "prolongement," $462,267.11. A l'époque de la confédération, les murs de fondation de la bibliothèque du parlement s'élevaient jusqu'au bandeau, et les travaux extérieurs étaient en partie exécutés Par un arrêté du C. en date du 29 fév. 1868, le gouvernem. décida que l'on ne continuerait pas la construct. de la bibliothèque. Les trav. furent en conséq. suspendus et on ne les reprit que le 18 nov. 1870, époque à laquelle fut passé un contrat pour l'achèvem. des murs; les matériaux de la couverture (fer) furent reçus d'Angleterre vers la même date, et l'édifice fut achevé et occupe en 1877. Il est circulaire en dedans et a 90 pieds de diamètre. Le gros mur a environ 4 pieds d'épaisseur; sa face extér. forme un polygone de 16 côtés à chaque angle duquel se trouve un arc-boutant volant qui supporte le comble du toit et rejoint le mur à une hauteur qui lui permet de résister à la poussée de la toiture Le plancher de la bibliothèque est fait des bois canadiens suivants, sav : de chêne, de frêne, de cerisier et de noyer. Les casiers et les rayons sont en pin; ils forment trois étages et 8 divisions, et les espaces qui les séparent sont de petites alcoves en avant desquelles il y a une grille en fer. En avant des casiers des étages supérieurs projettent des galeries dont le plancher est de verre, et en avant desquelles il y a aussi des grilles de fer. On arrive à ces galeries par des escaliers en pierre. La bibliothèque peut contenir 103,000 volumes. Le nombre des volumes est actuellement de 103,000, dont 60,000 sont dans la salle du centre. Coût de l'achèvem., $301,812.45. Les autres trav. de construction exécutés depuis la confédérat. sont mentionnés dans le tableau détaillé des dépenses de construct. pour les édifices publics, à Ottawa.
2,017,018 24	5,197,049 21		

EDIFICES

ONTARIO.—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	3,180,030 97	....	3,180,030 97	2,012,018 24	5,000 00
1	Ottawa, bureau de poste....	.....	.....	.....	242,856 73	.....
2	do Cour Suprême.....	.....	.....	.....	13,979 70	.....
3	Pointe Edouard, station de quarantaine des bestiaux.	.....	.....	.....	1,577 10	.....
4	Port-Dalhousie ou Sainte-Catherine, douane.	.....	.....	.....	.....	.....
5	Rideau Hall, résidence du gouverneur général.	80,819 66	.....	80,819 66	155,965 74	.....
	A reporter	3,260,850 63	.....	3,260,850 63	2,426,397 51	5,000 00

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
2,017,018 24	5,197,049 21		
242,856 73	242,856 73	1	Situé entre les extrémités ouest des ponts des Sapeurs et Dufferin, dans le voisinage immédiat du bloc de l'est des édifices des départements. Son architecture est de style italien. Les murs extérieurs sont en grès de Bérée, avec revêtement intérieur en brique. Les planchers, les cloisons et la toiture sont de bois; le toit est couvert en ardoise et en tôle galvanisée. Dans le sous-sol et le soubassement se trouvent les magasins, l'entrepôt de vérification, la chambre de la chaudière et celle affectée au combustible. Tout le rez-de-chaussée est occupé par le bureau de poste; la douane, le bureau du revenu de l'intérieur et celui de l'inspecteur des postes du district occupent le premier étage; au second étage se trouvent le bureau des constructions de la riv. Ottawa, celui du comptable des pénit. et l'atelier du percepteur local du revenu de l'intérieur. L'édifice fut commencé en déc. 1872; achevé et occupé en juil.'76.
13,979 70	13,979 70	2	Le gouvernement ayant décidé de fermer les ateliers construits sur les terrains du parlement, d'octobre 1873 à juillet 1876, un contrat fut passé, le 30 juillet 1881, pour convertir ce bâtiment en un palais de justice destiné à la cour suprême et une galerie pour les peintures couronnées par l'académie royale canadienne. L'apparence extérieure des édifices a été peu modifiée, mais l'intérieur en a été complètement changé. L'édifice est en pierre, à deux étages; il a 130 pieds de front sur la rue Bank et une profondeur de 45 pieds.
1,577 10	1,577 10	3	A l'entrée supérieure de la rivière Sainte-Claire, 3 milles au nord de Sarnia. Un morceau de terre d'une étendue de 82 acres a été loué du Grand-Tronc pour 10 ans à compter du 1er avril 1882, à raison de $100 par année. Le gouvernement a acheté de M. Finlay McGibbon, pour les fins de la quarantaine, certains bâtiments en bois construits sur les lieux et évalués à $450; ces bâtiments resteront la propriété du gouvernement, qui pourra les enlever à l'expiration du bail. Depuis l'acquisition de ces bâtiments, les ouvrages suivants ont été exécutés, savoir:— 1. La maison du surintendant. 2. Des étables à bestiaux. 3. Des clôtures. 4. Des réparations et modifications aux anciennes bâtisses et clôtures en bois.
.....	.....	4	Etablie au village de Sainte-Catherine vers 1845, dans le bâtiment autrefois occupé par les bureaux du canal Welland. En 1855, un nouvel édifice a été construit, et sert de bureau de douane depuis ce temps-là. Le coût ($11,481.43) en a été porté au compte des dépenses de construction du canal Welland.
155,965 74	236,785 40	5	Cette propriété est située au nord-est du village de New-Edinburgh, au confluent des rivières Ottawa et Rideau, à environ deux milles des édifices du parlement, à Ottawa. Elle a été louée le 7 août 1865 des héritiers de feu Thomas Mackay, à raison de $4,000 par année, et achetée plus tard (le 28 juillet 1868) pour la somme de $82,000. Elle contient environ 88 acres de terre. L'ancien bâtiment avait 73 × 47 pieds; on y ajouta, avant la confédération, un édifice en pierre, de 137 × 56 pieds, avec une aile de 72½ × 74; un cottage en brique, de 55 × 45 pieds, à 240 verges au sud de la grande entrée, pour le secrétaire du gouverneur; un corps-de-garde pour les soldats de service, etc. Depuis la confédération, il y a été fait de grandes modifications et additions qui sont énumérées au complet dans l'annexe n° 2, page 180.
2,431,397 51	5,692,248 14		

ÉDIFICES

ONTARIO—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	3,260,850 63	.....	3,260,850 63	2,426,397 51	5,000 00
1	Sainte-Catherine, hôpital de la marine.	.....	.....	.....	2,000 00	.....
2	Sainte-Catherine, bureau de poste, douane, etc.	.....	.....	.....	17,777 69	.....
3	Saint-Thomas, bureau de poste, douane, etc.	.....	.....	.....	7,331 37	.....
4	Stratford, bureau de poste, douane, etc.	.....	.....	.....	7,213 37	.....
5	Toronto, douane (ancienne).	10,148 21	.....	10,148 21	.....	.....
6	do do (nouvelle)	.....	.....	.....	235,713 30	.....
7	do entrepôt de vérification.	.....	.....	.....	223,715 15	.....
8	do forts	.....	.....	.....	.....	.....
	A reporter	3,270,998 84	.....	3,270,998 84	2,920,148 39	5,000 00

PUBLICS—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
2,431,397 51	5,692,248 14		
2,000 00	2,000 00	1	Construit en 1875 par la corporation de la ville, qui reçut une subvention de $2,000 du gouvernement
17,777 69	17,777 69	2	L'emplacement a été acheté en nov. 1880, de H. A. King et W. L. Copeland, pour $6,000, et comprend une superficie de 26 perches. Il a 154 pds de front sur la rue King et 80 sur la rue Queen. La construction de l'édifice a été donnée à l'entreprise le 14 nov. 1881, et les travaux sont en voie d'exécution; cet édifice servira aux départements de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur. Il devra être en brique (avec parement et portique en pierre) sur fondations en pierre. L'entrée du bureau de poste sera sur la rue King, et celle de la douane sur la rue Queen.
7,331 37	7.331 37	3	L'emplacement a été acheté le 22 nov. 1881, des "syndics de l'église presbytérienne de St-Thomas, C.O," pour la somme de $7,000. Il est situé sur la rue Talbot et comprend une étendue de 132 x 122 pds. L'édifice a été donné à l'entreprise le 22 juillet 1882; il sera en pierre, avec planchers et toit en bois, ce dernier couvert en ardoise. L'avant-corps sera en forme de croix, de 64 x 62 pds avec sous-sol pour l'appareil de chauffage, un rez-de-chaussée pour le bureau de poste, un premier étage pour la douane et le revenu de l'intérieur et un attique tronqué. Il y aura, en arrière, une aile à deux étages, de 36 x 53 pds, pour l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz et celui des poids et mesures.
7,213 37	7,213 37	4	L'emplacement se compose d'un morceau de terre de forme irrégulière, situé au coin des rues Ontario et Erié; il a été donné par la corporation de la ville. L'édifice a été donné à l'entreprise le 16 janv. 1882; il sera en brique, sur fondations en pierre, et aura deux étages. Le sous sol contiendra l'entrepôt de vérification, la chambre de la chaudière, celle affectée au comb. et deux bur. Le rez-de-ch. sera entiè. consacré au bur. de poste; le prem. étage sera p. les bur. du rev. de l'int. et de la dou., et les mans. serv. au gard.
.....	10,148 21	5	Construite en 1846-47 sur les rues Yonge et Front, à peu de distance de la rive du lac. L'édifice avait 45 x 36 pieds; il était à deux étages, en brique blanche, et son toit était couvert en ferblanc. Il a été démoli pour faire place à la nouvelle douane.
235,713 30	235,713 30	6	Construite partie sur l'emplacement de l'ancienne douane, et partie sur un terrain additionnel acheté en oct. 1872, de l'hon. O. Mowat, ($27,880), et de W. Thompson et J. Burns ($8,983). L'édifice a été donné à l'entreprise le 30 avril 1873 et achevé en juillet 1876. Le style d'architecture adopté est celui de la Renaissance; on s'est servi de pierre de Georgetown pour le bas de l'édifice, et de pierre de l'Ohio pour le haut. La bâtisse a deux étages et fait face aux rues Front et Yonge; elle a 63 pieds sur la première et 112 sur la dernière.
223,715 15	223,715 15	7	Construit d'octobre 1874 à juillet 1876. Edifice en brique sur fondations en pierre, à quatre étages, situé en arrière de la douane. Il a 115 pieds de front sur la rue George et 86 sur l'Esplanade. Coût de l'emplacement, $56,296.87.
.....	.....	8	Les bâtiments (au nombre de 14) se rattachant au "Vieux Fort" ont été transférés par le gouv. imp. au gouv. fêd., le 26 sept. 1870; et ceux qui appartiennent au "Fort Neuf" (au nombre de 22), l'ont été le 15 juillet de la même année. On pourra trouver une (description de ces bâtiments dans l'annexe n° 2, pp. 192 et 193. On ne sait pas ce qu'ils ont coûté. A venir jusqu'au 30 juin 1882, on y a fait pour $4,360.14 de réparations.
2,925,148 39	6,196,147 23		

EDIFICES

ONTARIO—

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	3,270,998 84	.....	3,270,998 84	2,920,148 39	5,000 00
1	Toronto, hangar.....	3,592 23	.....	3,592 23	.....	.....
2	do baraque des immigrants.	.....	.....	.....	11,834 18	.....
3	do observatoire magnétique et météorologique.	13,851 72	.....	13,851 72	.....	.....
4	do bureau de poste (ancien.)	32,716 07	.....	32,716 07	.....	.....
5	do do (nouv.)..	.....	.....	.....	148,653 25	.....
6	Windsor, bureau de poste, douane, etc.	.....	.....	.....	66,868 35	.....
	Totaux, Ontario..	3,321,158 86	.....	3,321,158 86	3,147,504 17	5,000 00

PUBLICS—*Suite.*

Fin.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
2,925,148 39	6,196,147 23		
.....	3,592 23	1	Ces hang , ainsi qu'un large espace planchéié pour les fins de l'exerc. du serv. des bouches à feu, se trouv. sur les lieux connus sous le nom de "Casernes de la rue Bathurst." Ils se compos. de 3 bâtim. distincts, commencés en '56 et achev. en '57. Ils ont coûté la som. mentionnée.
11,834 18	11,834 18	2	Ces bâtim. ont été constr. en 1870 sur un lot de 6½ acres, appartenant à l'artillerie et borné par les voies de chemin de fer le Grand-Tronc, le Grand-Occidental et du Nord. Ils sont en bois et comprennent, une baraque à deux étages servant de salle d'arrivée et de dort., un bâtim. serv. de salle à manger, un hangar à bagage. etc.
.....	13,851 72	3	Observatoire fondé en 1846 par le gouvern impérial. Jusqu'en 1856, les observat. ont été faites dans un bâtim. en bois. Les bâtim. actuels (en pierre), qui furent commencés en 1854 et achevés en 1856, sont situés près de l'université, sur un terrain appart. à l'artill. qui fut cédé par le gouv. imp. au gouv. féd., en 1858. Ils sont entretenus par le départ. de la marine et des pêcheries. (Pour la description de ces bâtim., *voir* le "Rapp. des trav. publics pour 1867," annexe 23, page 258.)
.....	32,716 07	4	Edifice d'environ 44 pieds de front sur 77 de profondeur. Les murs de façade sont en pierre, ceux des côtés et de derrière sont en brique blanche. Le devant de l'édifice est à deux étages ; le derrière n'en a qu'un. Le lot sur lequel il s'élève est situé entre les rues Adélaïde, Toronto, Yonge et King. Coût de l'emplacement, $4,650. On quitta ce bâtim. en 1874, lorsque fut achevé le nouv. bur. de poste, et on le disposa de manière à recev. les bur. du sous-recev. général et du revenu de l'intér. qui l'occupent actuellem. Coût des modific., etc., $25,067.23, port. au compte des "Réparat." ann. n° 1, p. 31.
148,653 25	148,653 25	5	L'emplac. de cet édifice—4 lots situés sur les rues Adélaïde et Stanley—a été acheté de l'hon. D. Macpherson, le 1er juin 1870, pour la somme de $10,963.02. Construc. commencée en 1871, et édifice occupé par le départ. des postes en 1873. Le lot a 120 pds. de front sur la rue Adélaïde et une profond. de 180 pieds. L'avant-corps de l'édifice est à 3 étages et a 75 pieds de front sur 66 de profondeur. L'arrière-corps est à un seul étage. La façade princip., ainsi qu'une partie des retours de chaque côté, est en pierre à sablon de l'Ohio ; le reste des murs extérieurs est en brique blanche dont la couleur approche beaucoup de celle de la pierre. L'architect. est du style italien de la Renaissance. L'édifice est partagé dans sa hauteur par des corniches, etc., en trois parties qui sont elles-mêmes divisées verticalem. par des colonn., des pilastres, etc., entravées, occupées par des fenêt., des archivoltes à moulures, des pilast., des jambages, des cornich., etc. La maçon. des extrém. de la façade princip. et des retours est en gros moellons polis posés par assises réglées. La grande corniche est en tôle galvanisée et richement décorée. Le toit de la partie de devant de l'édifice est surmonté d'un dôme, et à chaque coin se trouve une tour carrée. Le tout est surmonté d'une crête.
66,868 35	66,868 35	6	L'emplacem. de cet édifice a été acheté de V. Ouellette, partie le 4 sept. 1878, et partie le 9 mai 1879, pour la somme de $3,400, et contient 16,807 pds. en superficie. L'édifice a été commencé en 1879 et occupé en 1880 par le bur. de poste, le revenu de l'intér. et de la douane. Fait face aux rues Ouellette et Pitt, et est à 2 étages avec comble à la Mansard. Les murs extérieurs sont en pierre, à l'exception de ceux des côtés et de derrière qui sont en brique. Le mur de la façade est en maçonnerie par assises, avec parements en pierre brettelés, et cordons moulés et larmiers aux portes et fenêtres.
3,152,504 17	6,473,663 03		

ÉDIFICES
MANI

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Baraques des immigrants de Brandon.	.....	.....	.....	9,934 20	.....
2	Bureau d'immigration d'Emerson.	.....	.....	.....	1,186 10	.....
3	Pénitencier de la Montagne-de-Pierre.	.....	.....	.....	169,377 85	.....
4	Bureau du receveur général adjoint.	.....	.....	.....	5,025 00	.....
5	Douane, Winnipeg.....	.....	.....	.....	38,642 88	
6	Bureau des terres fédérales, Winnipeg.	.....	.....	.....	15,649 77	.....
7	Casernes du fort Osborne, Winnipeg.	.....	.....	.....	.....	.....
8	Baraques des immigrants, Winnipeg.	.....	.....	.....	27,755 45	.....
	A reporter.....	.....	.....	.....	267,571 25	.....

PUBLICS.—*Suite.*

TOBA.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
9,934 20	9,934 20	1	Ces bâtiments sont situés entre les Troisième et Quatrième rues, sur la la rivière Assiniboine; ils ont été donnés à l'entreprise le 10 janvier et achevés en juillet 1882. Ils sont construits en bois et reposent sur des blocs. Le principal corps de bâtisse a 100 pds. sur 29, et est à 2 étages divisés chacun par une cloison transversale; la cuisine a 18 x 18 pds. Il y a aussi un bâtiment en pierre à 2 étages, servant d'infirmerie et de local pour le bagage; ce bâtiment a 50 x 26 pieds et est accompagné des dépendances nécessaires.
1,186 10	1,186 10	2	Bâtiment en bois construit d'août 1831 à avril 1882.
169,377 85	169,377 85	3	Cet édifice est situé à la Montagne-de-Pierre, à environ 14 milles de Winnipeg. Il a été donné à l'entreprise le 19 juillet 1874, achevé en décembre 1876 et occupé peu de temps après. Le terrain appartenant à l'établissement comprend une superficie de 300 acres. L'édifice est en pierre de l'endroit et en brique. Son installation intérieure est semblable à celle de la prison centrale à Toronto; les cellules sont construites au centre du bâtiment et sont séparées des murs extérieurs par un espace de 10 pds. Il y a 67 cellules de 8x4, disposées sur 4 rangées. Le sous-sol contient la salle à manger, la cuisine, etc. En 1880-81, on ajouta des écuries, des hangars, un lavoir, etc., et l'on établit un appareil de chauffage. Après que le bâtiment eut été occupé, une grande partie des travaux fut exécutée par les détenus.
5,025 00	5,025 00	4	Ce bureau se trouve dans l'édifice de la poste. La somme mentionnée a été dépensée en mai 1882 p. mettre la voûte à l'épreuve des voleurs.
38,642 88	38,642 88	5	Construite d'octobre 1873 à novembre 1875, sur le bloc n° 3, rue Principale; 54 pieds de front sur une profondeur de 56 pieds, et attenant au bureau des terres fédérales. L'édifice est en brique sur fondations en pierre, et est occupé par la douane et le revenu de l'intérieur.
15,649 77	15,649 77	6	Bâtiment donné à l'entreprise le 22 oct. 1873 et achevé en nov. 1875. Il a été construit sur partie du bloc n° 3, rue Principale, à 74 pds. de l'édifice de la douane, et il a 41 pieds de front. C'est une construction en brique sur fondations en pierre.
.....	.....	7	Construites en 1872; coût, environ $25,000, prises sur le crédit voté pour le Nord-Ouest. Se composent de 24 bâtiments en bois à un étage, décrits dans l'annexe 2, page 204.
27,755 45	27,755 45	8	La baraque des immigrants, à "Fort-Garry" construite en 1872-73 et coûtant $7,050.58, est un bâtiment en bois de 21 x 180 pieds, à un étage, situé sur un terrain appartenant à la compagnie de la Baie-d'Hudson. Elle est divisée en 30 compartiments et est actuellement occupée par les Juifs. En 1880-81, un hôpital pour les immigrants —bâtiments en bois de 130 x 29 pds., à deux étages, avec une aile de 46 x 18 pds. en arrière—a été construit à Douglas Common, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique (coût, $10,071.61), et a été vendu par le département de l'agriculture à l'hôpital général de Winnipeg, pour $5,000, suivant arrêté du conseil en date du 20 décembre 1881. Les nouveaux bâtiments ont été donnés à l'entreprise le 18 janvier et achevés en avril 1882. Ils sont situés à 450 verges à l'ouest de la rue Principale, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique Ils sont en bois, reposent sur des blocs et comprennent un bâtiment principal en bois de 29 x 100 pds., une cuisine de 18 x 18 pds., une construction à 2 étages, de 50 x 26 pds., servant d'infirmerie et de dépôt pour le bagage; deux hangars temporaires de 18 x 100 pieds chacun et une cuisine de 24 x 16 pieds 4 pouces. Coût de ces nouveaux bâtiments, $10,633.26.
267,571 25	267,571 25		

EDIFICES

MANITOBA

Number.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	267,571 25	.....
1	Winnipeg, résidence du lieutenant-gouverneur.	.....	.....	.....	6,412 87	.....
2	do édifices du Parlement.	.....	.....	.....	19,561 83	.....
3	do bureau de poste..	.....	.....	.....	32,701 52	.....
	Totaux, Manitoba	.....	.....	.....	326,247 47	.....

TERRITOIRES DU

1	Edifices de Battleford	.....	.....	.....	149,847 55	.....
2	Baraques de Fort-Pelly	.....	.....	.....	63,287 85	.....
	A reporter	.....	.....	.....	213,135 40	.....

PUBLICS - *Suite.*

—*Fin.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro	Observations.
$ cts.	$ cts.		
267,571 25	167,571 25		
6,412 87	6,412 87	1	Cet édifice a été donné à l'entreprise le 13 mai 1881 ; on est à le construire sur la réserve du gouvernement. Son architecture est de style italien. Le bâtiment sera en brique, de 60 x 60 pieds, et à trois étages.
19,561 83	19,561 83	2	Le contrat pour la construction de cet édifice a été signé le 25 avril 1881. C'est un bâtiment en brique, à 4 étages, y compris le sous-sol, 86x44 pds., et une aile, 57 x 50 pds. La Chambre aura 40 x 40 pds. et 33 pds. de hauteur ; il y aura pour le public une galerie à 3 rangées de sièges, le long des côtés ainsi qu'à l'un des bouts de la Chambre.
32,701 52	32,701 52	3	Edifice situé au coin des rues Principale et Owen. Il a été donné à l'entreprise le 22 oct 1873, et achevé en nov. 1875. C'est un bâtiment en brique, à 2 étages, ayant des fondations de pierre et un toit de bois ; il se compose d'un principal corps de bâtiment de 50 x 40 pieds, avec une avance de 25 x 10 pieds pour l'escalier et la voûte de sûreté. Occupé par le bureau de poste, la banque d'épargnes et le bureau du sous-receveur général.
326,247 47	326,247 47		

NORD-OUEST.

149,847 55	149,847 55	1	Se composent—1 de la résidence du lieut.-gouverneur, construction en grosses pièces de bois, sur fondations en pierre ; 2, de la résidence du magistrat stipendiaire, bâtiment en bois, à 2 étages, sur fondations en pierre ; 3, de la résidence du régistraire, bâtiment en bois, à 2 étages ; 4, de la résidence du greffier du conseil, construction semblable à celle du lieut.-gouverneur ; et aussi de neuf autres bâtiments décrits dans l'annexe n° 2, page 207. Ces bâtiments ont été achevés et se sont trouvés prêts à être occupés en 1878.
63,287 85	63,287 85	2	Ces bâtiments ont été construits de sept. 1874 à déc. 1876 pour l'usage de la police à cheval du Nord-Ouest, au point de jonction du creek du Serpent et de la riv. du Cygne, à environ 10 milles au nord de Fort-Pelly Ils sont en bois et comprennent les const suiv, sav. : 1. La résidence du commissaire—Bâtiment en charpente, de 35 x 40 pieds. à deux étages, avec cuisine, etc. 2. Le quartier des officiers—Bâtiment en charpente, de 100x26 pieds, à deux étages, avec cuisine de 36 x 16 ; crépi en dedans et en dehors. 3. Les casernes—Trois bâtiments de 156 x 26 pieds chacun, dont l'un est en charpente et à deux étages, et les autres en grosses pièces de bois et à un étage. 4. Le quartier des soldats mariés—Bâtiment en charpente, de 250 x 26 pieds, à un étage, divisés en neuf logements convenables pour neuf familles. 5. L'hôpital—Bâtiment de 22 x 42 pieds, construit en madriers, à un étage ; crépi en dedans et en dehors. 6. La boulangerie—Construction en charpente, de 22 x 40 pds, à un étage ; crépi en dedans et en dehors ; four en pierre. 7. Les magasins—Trois bâtiments de 20 x 40 pieds chacun, construits en grosses pièces de bois. 8. Le corps-de-garde—Construction en charp., de 22 x 28 pds. 9. Les écuries—Deux bâtiments en grosses pièces de bois de 190 x 26 pieds chacun, pouvant loger 128 chevaux ; aussi fenils, coffres à avoine, etc. ; sellerie à chaque extrémité, avec planchers en madriers de 2 pouces. Tous ces bâtiments sont couverts en bardeaux de 18 pouces de longueur.
213,135 40	213,135 40		

EDIFICES

TERRITOIRES DU

Numéro.	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report...	.....	.....	.....	213,135 40	.....
1	Bâtiments — Fort-McLeod, Calgarry, Saskatchewan, Creek de la Queue-d'Ois., Qu'Appelle et Lac Plat.	.....	.....	.....	15,000 00	.....
	Total, Territ du N.-O..	.....	.....	.....	228,135 40	.....
	COLOMBIE-					
1	Nanaïmo, bureau de poste, douane, etc.	.....	.....	.....	25 33	.....
2	New-Westminster, salle d'exercice.	.....	.....	.....	.....	.....
3	New-Westminster, pénitencier.	.....	.....	.....	162,635 14	.....
4	New-Westminster, bureau de poste, etc.	.....	.....	.....	848 57	.....
5	Victoria, bur. de poste, etc.	.....	.....	.....	78,339 51	.....
7	do douane, etc	.....	.....	.....	.....	.....
7	de hôp. de la marine.	.....	.....	.....	18,835 43	.....
	Total, Col.-Britannique	.....	.....	.....	260,473 98	.....

TABLEAU RÉCAPITULATIF

1	Nouvelle-Ecosse.....	.....	.....	.....	164,110 00	.....
2	Ile du Prince-Edouard.....	.....	.....	.....	75,253 68	.....
3	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	1,248,672 00	.....
4	Québec.....	862,302 03	.....	862,302 03	1,731,402 00	4,933 33
5	Ontario.....	3,321,158 86	.....	3,321,158 86	3,147,504 17	5,000 00
6	Manitoba	.....	.....	.....	326,247 47	.....
7	Territoires du Nord-Ouest...	.....	.....	.....	228,135 40	.....
8	Colombie-Britannique.....	.....	.....	.....	260,473 98	.....
9	Edifices publics en général.	.....	.....	.....	104,633 33	.....
	Total, édifices publics...	4,183,460 89	.....	4,183,460 89	7,286,432 12	9,933 33

PUBLICS—*Suite.*

NORD-OUEST—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
213,135 40	213,135 40		
15,000 00	15,000 00	1	Construits en 1876 pour l'usage de la police à cheval.
228,135 40	228,135 40		

BRITANNIQUE.

25 33	25 33	1	On est à préparer les plans de l'édifice. Les travaux seront donnés à l'entreprise pendant la saison actuelle (1882)
.....	.....	2	Bâtiment en bois, de 66 x 40 pieds, avec salle d'arme en appentis, de 24 x 12 pieds, situé sur la rue McKenzie, lot 10, bloc 13. Construit par le gouvernement provincial vers 1864. Coût non constaté.
162,635 14	162,635 14	3	Situé sur la réserve du gouvernement, rive droite de la rivière Fraser. L'emplacement comprend 77 acres. Bâtiments commencés en mars 1875 et achevés en nov. 1877. Edifice en pierre, avec remplage en brique pour les murs extérieurs. Nombre de cellules, 67 (8 x 4 pds.) Pendant l'exercice 1881-82, un atelier en bois, avec fondations en pierre et cheminées de brique, a été construit près du pénitencier; il a deux étages, et il contient des salles de travail pour les charpentiers, les forgerons, les cordonniers et les tailleurs.
848 57	848 57	4	Les travaux ont été commencés en décembre 1881 et se poursuivent encore actuellement. L'édifice sera en brique, sur fondations en pierre. Le rez-de-chaussée sera affecté aux bureaux de la poste, de la banque d'éparg. et du télég., et le second par ceux de la douane.
78,339 51	78,339 51	5	Edifice affecté aux bureaux de la poste, de la caisse d'ep., des trav. publics et du dép. des sauv. Const. en 1873-4. Il a deux étages, avec murs en pierre, et planchers et toiture en bois.
.....	.....	6	Edifice affecté aux bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la marine. C'est un bâtiment en brique, sur fondations en pierre, avec planchers et toit en bois; il a 40 pieds de front sur 62 de profondeur. Commencé en 1873 et achevé en août 1875.
18,835 43	18,835 43	7	Edifice en pierre pouvant loger 40 malades. Commencé en 1872-3 et achevé en 1874-5.
260,473 98	260,473 98		

DES DÉPENSES.

164,110 00	164,110 00	1	
75,253 68	75,253 68	2	
1,248,672 00	1,248,672 00	3	
1,736,335 42	2,598,637 45	4	
3,152,504 17	6,473,663 03	5	
326,247 47	326,247 47	6	
228,135 40	228,135 40	7	
260,473 98	260,473 98	8	
104,633 33	104,633 33	9	
7,296,365 45	11,479,826 34		

PORTS ET
NOUVELLE-

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Havre d'Annapolis				750 00	
2	Antigonish				3,649 15	
3	Arichat, Ouest				9,694 29	
4	Jetée d'Arisaig				2,583 00	
5	Avonport				500 00	
6	Havre de Bayfield				4,888 28	
7	Anse de Belliveau				3,000 00	
8	Etang de Benacadie				716 20	
9	Grand Bassin				2,500 00	
10	Grande Tracadie				14,239 63	
11	Grande Anse				3,000 00	
12	Ile des Morts, havre de Canso				9,000 00	
13	Canada Creek				5,000 00	
14	Canning, Jetée de Pickett				500 00	
15	Cap Sainte-Marie				2,000 00	
16	Chéticamp				11,731 08	
17	Cheverie				2,338 88	
18	Chezzetcook				2,593 70	
19	Ruisseau de Chipman				2,750 00	
20	Pointe de l'Eglise				2,000 00	
21	Baie aux Vaches				127,444 10	
22	Cranberry Head				3,500 03	
23	Anse de Delap				2,150 00	
24	Havre D'Escousse				2,535 20	
25	Jetée de Digby				10,326 30	
26	Gabarus				3,175 00	
27	Anse Verte				4,500 00	
28	Guysboro'				1,413 53	
29	Hampton				4,572 37	
30	Halifax				3,758 66	
31	Harbourville				2,000 00	
	A reporter				248,809 40	

BRISE-LAMES.

ECOSSE.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
750 00	750 00	1	Dépense pour faire disparaître un récif en 1880-81. Les quais appartiennent à des compagnies privées.
3,649 15	3,649 15	2	Dépenses de dragage en 1877-78.
9,694 29	9,694 29	3	Brise-lames entre l'île Creighton et la terre ferme, commencé avant la confédération par le gouvernement provincial; achevé par le gouvernement fédéral en 1879.
2,583 00	2,583 00	4	Coût des réparations du brise-lames, en grande partie en 1873.
500 00	500 00	5	do de la jetée, en 1878.
4,888 28	4,888 28	6	Coût du brise-lames construit en 1879.
3,000 00	3,000 00	7	Brise-lames construits à frais communs par le gouvernement provincial et la localité—celui de l'est en 1825, et celui de l'ouest en 1883. Réparés et prolongés par le gouvernement fédéral en 1877-78.
716 20	716 20	8	Dép. pour faire disparaître la barre; trav. actuellem. en v. d'exécut..
2,500 00	2,500 00	9	Dp. p. ouv. l'ent. du bas. et en app. l. par. au moy. d'un coff., '73-4-5
14,239 63	14,239 63	10	Ouvrages construits par le gouvernement provincial en 1863; on n'en connaît pas le coût. Reconstruits par le gouvernement fédéral en 1873-5. En 1878 le dragage a coûté $675.26.
3,000 00	3,000 00	11	Brise-lames construit en 1875-76.
9,000 00	9,000 00	12	do 1880-82.
5,000 00	5,000 00	13	Jetée de l'ouest construite par le gouv. prov.; répar. par le gouv. féd. en 1873-4, $2,000; c. de l'est const. par le gv. féd en '78-79, $3,000
500 00	500 00	14	Réparations de la jetée, 1877-8, qui avait été construite en 1845 par le gouvernement provincial et la localité.
2,000 00	2,000 00	15	Brise-lames construit en 1846 et les années suivantes par la localité aidée du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse Coût, environ $1,200. Reconstruit par le gouvernement fédéral en 1881-82.
11,731 08	11,731 08	16	Dépense pour faire disparaître la barre, en 1875-77.
2,338 88	2,338 88	17	Jetée construite par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse; prolongée par le gouvernement fédéral en 1873-74.
2,593 70	2,593 70	18	Curage du chenal en 1874-75.
2,750 00	2,750 00	19	Prolongement du brise-lames en 1876-77.
2,000 00	2,000 00	20	Brise-lames construit en 1846 par la localité aidée du gouvernement provincial. Réparé par le département en 1875-76.
127,444 10	127,444 10	21	B.-lames commencé en 1873 par MM. Archibald et Cie, dont les dép. tot. à venir jusqu'à sept. 1874 (y comp. une subvention de $14,000 de la part du gouv. de la Nouvelle-Ecosse) s'élevaient à $96,519. Transféré au gouvernement féd. le 26 sept. 1874, pour $26,000. Les nouvelles dépenses faites par le département jusqu'en 1882, pour réparations et prolongement, s'élèvent à $101,444.10.
3,500 03	3,500 03	22	Réparations et prolongement du brise-lames, 1876-79.
2,150 00	2,150 00	23	Brise-lames, etc., construit en 1878-79.
2,535 20	2,535 20	24	Approfondissement du chenal, 1872-73.
10,326 30	10,326 30	25	Construit avant 1867 par le gouvernement provincial. Réparé par le même en 1879, avec un crédit du gouv. féd.; dépense, $2,920. Réparé de nouveau en 1871-72 et les années suiv. par le gouv. féd.
3,175 00	3,175 00	26	Approfondissement du chenal, 1873-74 et 1880-81.
4,500 00	4,500 00	27	Prolongement du brise-lames de l'est en 1873-74, $2,500; do de celui de l'ouest en 1878-9. $2,000.
1,413 53	1,413 53	26	Dragage du chenal, 1877-78.
4,572 37	4,572 37	29	Jetée construite par le gouv. prov. et prolongée par le départem. en 1878-79. Dép., $3,000. Nv. jetée comm. en 1881 s. un aut. point; sera en pt. const. av. les matér. de l'anc. Coût jsq. ce j ,$1,572.37
3,758 66	3,758 66	30	Dragage près des quais, 1875-80. Sur le mont. indiq., $1,075 ont été rembour. l'année suiv. par les compagnies propriétaires des quais.
2,000 00	2,000 00	31	Coût de l'addition faite au brise-lames en 1875-76.
248,809 40	248,809 40		

PORTS ET
NOUVELLE-

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report				248,809 40	
32	Ports en général				5,097 64	
33	Havre au Bouché				2,498 48	
34	Anse du Hareng (C. Halifax)				8,015 05	
35	Grève de l'Ile aux Sauvages				2,196 45	
36	Ingonish-Sud				86,703 70	
37	Joggins				10,000 00	
38	Baie Jordan				24,746 12	
39	Havre de Ketch				985 50	
40	L'Ardoise				10,330 00	
41	Lingan				13,253 70	
42	Petite Baie Glacée				4,755 56	
43	Petit Havre				200 00	
44	Liverpool (Brooklyn)				72,574 86	
45	Lockeport				6,334 85	
46	Lunenburg				10,849 66	
47	Havre Mabou				97,855 76	
48	Baie Mahone				5 958 65	
49	Brise-lames de Main-à-Dieu				8,596 22	
50	Jetée de Maitland				6,341 99	
51	Jetée de Margaree				6,000 00	
52	Jetée de Margaretville				9,150 00	
53	Jetée de Merigomish				1,065 60	
54	B.-lames de l'anse Meteghan				15,202 79	
55	do la rivière do				6,500 00	
56	Jetée de Morden				5,500 06	
57	Jetée de Musquodoboit				1,831 10	
58	Anse McNair				33,127 45	
59	Sydney-Nord				2,000 00	2,000 00
60	Pte. du Chêne (connue sous le nom de King's Port.)				24,577 20	
61	Oyster Pond				2,250 01	
62	Parrsboro ou jetée de l'île aux Perdrix.				1,414 94	
63	Petit de Grat Inlet				3,000 00	
64	Ile Pictou				745 49	
65	Quais de ch. de fer, Pictou.				18,116 23	
66	Plympton				3,543 97	
67	Bassin de Porper				5,119 09	
68	Port Calédonia				1,348 20	
69	do George				7,000 00	
70	do Greville				6,028 00	
71	do Hood				21,397 07	
72	do Medway				4,728 23	
73	do Mulgrave				782 00	
	A reporter				806,531 02	2,000 00

BRISE-LAMES—*Suite.*

ECOSSE—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
248,809 40	248,809 40		
5,097 64	5,097 64	32	Déb. pour le pers., la papet., etc., non suscep. d'être répartis sur les ouv.
2,498 48	2,498 48	33	Dragage de l'entrée, 1877-78.
8,015 05	8,015 05	34	Dragage en 1875.
2,196 45	2,196 45	35	Ouverture du chenal et travaux de protection, 1880-82.
86,703 70	86,703 70	36	Dépenses faites pour construire le brise-lames et améliorer le chenal, 1872-76, $84,397.20; réparations jusqu'en 1882, $2,306 50.
10,000 00	10,000 00	37	Coût du prolongement de la jetée et autres améliorations, en 1873-74.
24,746 12	24,746 12	38	Coût du brise lames, 1875-78, $24,568.79; réparations, $177.33.
985 50	985 50	39	Dragage en 1878.
10,330 00	10,330 00	40	Brise-lames construit en 1876-77.
13,253 70	13,253 70	41	Travaux de protection de la grève, 1876-77; coût, $2,000. Balance pour le dragage, 1880-82.
4,755 56	4,755 56	42	Dép. pour le dragage en 1880-82. Les jetées appart. à des comp. privées.
200 00	200 00	43	Approfondissement du chenal, 1881.
72,574 86	72,574 86	44	Dragage de la barre, 1874-77, $4,762.38. Brise-lames de Brooklyn construit par le gouv. prov.; reconst. par le gouv. féd. en 1872-76; coût, $58,320.77; réparat et parement en pierre, 1881-82, $9,491.70.
6,334 85	6,334 85	45	Dragage, 1874-78.
10,849 66	10,849 66	46	do 1876-77.
97,855 76	97,855 76	47	Ouverture de nouvelle entrée, 1871-82.
5,958 65	5,958 65	48	Dragage, 1878-79.
8,596 22	8,596 22	49	Dépense pour le brise-lames actuellement en voie de construction.
6,341 99	6,341 99	50	do débarcadère, 1872-77.
6,000 00	6,000 00	51	Réparations et prolongement, 1875-79.
9,150 00	9,150 00	52	Construit en 1837 par le gouvernement provincial. Réparé et prolongé par le gouvernement fédéral en 1871-72 et les années suivantes.
1,065 60	1,065 60	53	Coût de la construction, 1880-81.
15,202 79	15,202 79	54	Réparations du brise-lames en 1875, $10,000; prolongement en 1877-78, $3,000; en 1881-82, $2,202.79.
6,500 00	6,500 00	55	Brise-lames réparés en 1872-73 et en 1880-81.
5,500 06	5,500 06	56	Réparé de la jetée, 1873-74; coût, $3,000. Prolong. 1877-79, $2,500.06.
1,831 10	1,831 10	57	Enlèvement de roches, 1877-78.
33,127 45	33,127 45	58	Construction d'un brise-lames, 1872-78.
4,000 00	4,000 00	59	do de partie d'un brise-lames, 1881-82. $2,000 dépensées par le gouvernement et $2,000 par les commissaires du havre.
24,577 20	24,577 20	60	Jetée construite par la compagnie privée (coût inconnu). Transférée au départ. en 1873, et prolongée la même année et les années suivantes.
2,250 01	2,250 01	61	Approfondissement du chenal et coffrage, 1875-6, $2,000; réparation du coffrage, 1878-9, $250.01.
1,414 94	1,414 94	62	Jetée construite par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse en 1864-5 et réparée par le gouvernement fédéral en 1878-80.
3,000 00	3,000 00	63	Elargissement du chenal, 1880-82.
745 49	745 49	64	Réparation de la jetée, 1879-80.
18,116 23	18,116 23	65	Dragage le long des quais en 1873.
3,543 97	3,543 97	66	Jetée construite par le gouvernement provincial; prolongée par le département en 1873-5.
5,119 09	5,119 09	67	Ouverture du chenal, 1874-75.
1,348 20	1,348 20	66	Dragage du chenal, 1881-82.
7,000 00	7,000 00	69	Construit par le gouv. provinc.; réparé par le département en 1873-75.
6,028 00	6,028 00	70	Brise-lames construit par le département en 1873 4
21,397 07	21,397 07	71	Recons. d'un brise-lames, 1872-5, $15,505.50; la bal. pour répar., 1879-82.
4,728 23	4,728 23	72	Coffrage pour la protection de la grève, 1874-75.
782 00	782 00	73	Dragage, 1873.
808,531 02	808,531 02		

PORTS ET

NOUVELLE-

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	Dépenses faites avant la confédération. A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Dépenses faites avant la confédération. Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	Dépenses faites depuis la A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	806,531 02	2,000 00
74	Port-Williams (maintenant Port-Lorne.)	.....	.....	.....	4,245 76	.....
75	Lac Porter	.....	.....	.....	200 00	.....
76	Pudding-Pan	.....	.....	.....	5,714 75	.....
77	Ragged-Pond	.....	.....	.....	4,491 43	.....
78	Riv. au Saumon, jetée de la.	.....	.....	.....	2,656 03	.....
79	Saulnierville	.....	.....	.....	2,000 00	.....
80	Baie de Scott	.....	.....	.....	3,000 00	.....
81	Somerville	.....	.....	.....	4,990 25	.....
82	Sydney	.....	.....	.....	17,781 54	.....
83	Ile Tancook	.....	.....	.....	2,000 00	2,000 00
84	Havre de Trois-Brasses	.....	.....	.....	2,999 94	.....
85	Anse à la Truite	.....	.....	.....	5,499 76	.....
86	Ile Tusket	.....	.....	.....	1,000 64	.....
87	Port de Victoria	.....	.....	.....	1,000 00	.....
88	Anse de Vogler	.....	.....	.....	5,075 53	.....
89	Havre de la Pointe-Blanche	.....	.....	.....	4,000 00	.....
90	Port de Yarmouth	.....	.....	.....	29,305 04	.....
	Total, Nouvelle-Ecosse.	.....	.....	.....	902,491 69	4,000 00

N.B.—A l'époque où ce tableau a été préparé on ne savait pas au juste à quel montant s'élevaient

ILE DU

1	Bédèque (Summerside)	16,903 71	.....	16,903 71	.....	12,084 44
2	Brudenell (Georgetown)	8,795 98	.....	8,795 98	.....	10,904 00
3	Belle Creek	.....	.....	.....	.....	845 45
4	Cable-Head	350 40	.....	350 40	.....	.....
5	Anse Campbell	4,530 11	.....	4,530 11	7,421 42	100 00
6	Cardigan	3,912 53	.....	3 912 53	.....	4,974 70
7	Cascumpèque	3,105 71	.....	3,105 71	.....	992 34
8	Charlottetown	54,912 45	.....	54,912 45	13,360 85	25,762 32
9	Baie de Colville, Souris	11,746 78	.....	11,746 78	100,436 81	77 50
10	Cove-Head	502 88	.....	502 88	.....	.....
11	Crapaud	11,217 15	.....	11,217 15	19,151 46	14,340 56
12	Grande Rivière, jetées	6,190 75	.....	6,190 75	.....	6,286 67
13	Rivières Hillsboro' et Elliott, jetées.	17,890 61	.....	17,890 61	.....	.....
14	Ports en général	.....	.....	.....	2,916 21	.....
15	Little Sands	.....	.....	.....	.....	1,663 80
16	Malpèque, ou Baie Richmond	15,605 47	.....	15,605 47	15,278 53	7,508 68
	A reporter	155,664 53	.....	155,664 53	158,565 28	85,540 46

BRISE-LAMES—*Suite.*

—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin. 1882.	Numéro.	Observations.
cts.	$ cts.		
808,531 02	808,531 02		
4,245 76	4,245 76	74	Jetée construite à frais communs, en 1835, par les habitants et le gouvernement provincial ; réparée et prolongée par le département, en 1872-74.
200 00	200 00	75	Agrandissement de l'issue 1881.
5,714 75	5,714 75	76	Brise-lames construit en 1878-9.
4,491 43	4,491 43	77	Dragage du chenal et coffrage, 1878-82.
2,656 03	2,656 03	78	Réparation du brise-lames, 1873-4.
2,000 00	2,000 00	79	id id 1875-6.
3,000 00	3,000 00	80	Coût du brise-lames, 1878-9.
4,990 25	4,990 25	81	id id
17,781 54	17,781 54	82	Coût du dragage, 1878-81.
4,000 00	4,000 00	83	Coût du brise-lames et du débarc. à l'anse Ouest, const. en 1872-3, $4,000. La moitié de cette somme a été votée par le gouv. provincial.
2,999 94	2,999 94	84	Protection de la grève, 1879.
5,499 76	5,499 76	85	Brise-lames const. à frais communs, en 1858, par les habit. et le gouv. provincial ; prolongé par le départ. en 1875-6 et réparé en 1880-2.
1,000 64	1,000 64	86	Enlèvement de cailloux dans le chenal, 1876-79.
1,000 00	1,000 00	87	Construit en 1864-7 par les habitants aidés par le gouvernement de la N.-E., réparations et additions faites par le gouv. fédéral, 1877-8.
5,075 53	5,075 53	88	Dragage du chenal, 1881-82.
4,000 00	4,000 00	89	Prolongement et répar. du brise-lames, et enlèv. de cailloux, 1877-9.
29,305 04	29,305 04	90	Brise-lames commencé en 1867, par le gouvernement de la N.-E, achevé par le gouvernement fédéral en 1872-4 pour $12,103.25. Les répar. ont coûté $3,514.54, et le dragage, en 1876-79, a coûté $12,687.25.
906,491 69	906,491 69		

les dépenses faites par la Nouvelle-Ecosse pour ses havres, avant la Confédération. *Voir* annexe n° 43½.

PRINCE-EDOUARD.

12,084 44	28 988 15	1	
10,904 00	19,699 98	2	
845 45	845 45	3	Dépense pour le brise-lames, 1887-81, par le gouvernement local.
.....	350 40	4	
7,521 42	12,051 53	5	Dépense pour le brise-lames ; gouvernement fédéral, $7,421.42 ; gouvernement local, $4,630 11.
4,974 70	8,887 23	6	
992 34	4,098 05	7	
39,123 17	94,035 62	8	Dépenses faites par le gouvernement local pour les jetées, $80,674.77 ; par le gouvernement fédéral, dragage, $13,360.85.
100,514 31	112,261 09	9	Dépenses faites par le gouvernement local ; jetées, $2,562.35 ; brise-lames, $9,261.92 ; gouvernement fédéral : brise-lames, $100,436 81.
.....	502 88	10	
33,492 02	44,709 17	11	Dépenses faites par le gouvernement local, jetées, $25.557.71 ; par le gouvernement fédéral, dragage, $19,151.46.
6,286 67	12,477 42	12	
.....	17,890 61	13	
2,916 21	2,916 21	14	Déboursés faits par le gouvernement fédéral pour le personnel, la papeterie, etc., non susceptibles d'être répartis sur les travaux.
1,663 80	1,663 80	15	Dépense faite par le gouvernement local, brise-lames, 1878-80.
22,787 21	38,392 68	16	id id jetées, $23,113.15 ; par le gouvernement fédéral, brise-lames, $15,278.53.
244,105 74	399,770 27		

PORTS ET

ILE DU

Numéro	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	Dépenses faites avant la confédération. A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Dépenses faites avant la confédération. Total jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	Dépenses faites depuis la A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
	Report	155,664 53		155,664 53	158,565 28	85,540 46
17	Miminigash				6,466 57	
18	Montague	8,795 99		8,795 99		3,162 54
19	Havre Murray	3,714 41		3,714 41		3,848 10
20	New-London	4,075 60		4,075 60	8,841 42	2,239 00
21	Creek des Neuf-Milles				6,286 46	
22	Orwell	8,400 76		8,400 76		11,596 85
23	Pinette	6,413 28		6,413 28	756 24	1,991 50
24	Port-Hill					1,211 10
25	Pownall	2,806 96		2,806 96	11,765 85	4,277 02
26	Rustico	2,616 70		2,616 70	4,549 60	760 05
27	Baie St-Pierre	7,290 24		7,290 24	6,387 84	3,217 58
28	Tignish	8,149 06		8,149 06	19,764 53	135 26
29	Pointe de l'ouest	6,601 76		6,601 76		4,226 40
30	Iles Wood	9,851 73		9.851 73	5,872 93	4,244 22
	Totaux, Ile du P.-Edouard	(a) 224,3:1 02		(a) 224,381 02	229,246 72	(a)126,450 08

(a) Les chiffres, dans ces colonnes, indiquent les dépenses faites en plus grande partie pour

NOUVEAU

1	Bathurst				20,629 52	
2	Jetée de la rivière Noire				3,907 40	
3	Bouctouche				4,934 24	
4	Campobello(grèvedeWilson)				2,807 11	600 00
5	Clifton				9,681 75	
6	Cocagne				1,728 66	
7	Dipper-Harbour				22,244 5	
8	Grande - Anse, Baie des Chaleurs.				7,156 28	
9	Ports en général				1,870 71	
10	Anse aux Harengs				13,113 45	
11	Hillsboro'				3,000 00	
12	Batture du Fer-à-Cheval				42,294 23	
13	Serv des rem. de Miramichi				4,000 00	
14	Pointe-du-Chêne (Shédiac)				33,369 61	
15	Quaco, Baie de Fundy				20,846 52	
16	Richibouctou				52,746 81	
17	Serv.d. rem.de Richibouctou				13,000 00	
18	Baie du Rocher				3,130 00	
	A reporter				260,460 81	600 00

BRISE-LAMES—*Suite.*

EDOUARD—*Fin.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
244,105 74	399,770 27		
6,466 57	6,466 57	17	Dépense faite par le gouvernement fédéral—jetées.
3,162 54	11,958 53	18	
3,848 10	7,562 51	19	
11,080 42	15,156 02	20	Dépense faite par le gouvernement local—jetées—$6,314.60 ; par le gouvernement fédéral—brise-lames—$8,841.42.
6,286 46	6,286 46	21	Dépense faite par le gouvernement fédéral pour dragage.
11,596 85	19,997 61	22	
2,747 74	9,161 02	23	Dépense faite par le gouvernement local—jetées—$8,404.78 ; par le gouvernement fédéral—dragage—$756.24.
1,211 10	1,211 10	24	
16,042 57	18,849 83	25	Dépense faite par le gouvernement local—jetées—$7,083.98 ; par le gouvernement fédéral—dragage—$11,765.85.
5,309 65	7,926 35	26	Dépense faite par le gouvernem. local—jetées—$3,376.75 ; par le gouvernem. fédéral—actuellem. en construct.—brise-lames—$4,549.60
9,605 42	16,895 66	27	Dépense faite par le gouvernement local—brise-lames et jetées—$10,-507.82 ; par le gouvernem. fédéral—nouveau brise-lame—$6,387.84.
19,889 79	28,038 85	28	Brise-lames, etc., commencés par le gouvernement provincial en 1868, et continués par le gouvernement fédéral après la confédération.
4,226 40	10,828 16	29	Pas encore achevés.
10,117 15	19,968 88	30	Dépense faite par le gouvernement local—brise-lames, $14,095.95 ; par le gouvernement fédéral—nouveau brise-lames—$5,324.93 ; dragage, $548.
355,696 80	580,077 82		

les débarcadères, par le gouvernement provincial, de 1831 à 1873, et de 1873 à 1882, respectivement.

BRUNSWICK.

20,629 52	20,629 52	1	Dragage, 1875-81
3,907 40	3,907 40	2	Construction de jetée, 1879.
4,934 24	4,934 24	3	Dragage et enlèvement d'épaves, 1881-82.
3,407 11	3,407 11	4	La dépense faite par le gouvernem. fédéral, ainsi que $600 fournies par le gouvernement local, ont été affectées à la construction d'un brise-lames, 1874-78.
9,681 75	9,681 75	5	Prolongement et réparation du brise-lames, 1878-82.
1,728 66	1,728 66	6	Construction de quai, 1881-82, $941.76 ; dragage, 1881-82, $786.90.
22,244 52	22,244 52	7	Coût du brise-lames, 1874-76.
7,156 28	7,156 28	8	do et réparations, 1875-81.
1,870 71	1,870 71	9	Déboursés pour le personnel, la papeterie, etc., non susceptibles d'être répartis sur les travaux.
13,113 45	13,113 45	10	Coût du brise-lames, 1873-75.
3,000 00	3,000 00	11	do 1874-75.
42,294 23	42,294 23	12	Dragage du chenal, 1876-82.
4,000 00	4,000 00	13	Entretien du service de remorquage, 1872-74.
33,369 61	33,369 61	14	Construction et réparation du brise-lames, 1875-81, $32,572.67 ; dragage, 1875, $796.94.
20,846 52	20,846 52	15	Anciennes jetées const. par le gouv. prov. ; détruites en 1865 Coût de la jetée de l'est construite en 1872-73, $18,877 84 ; coût, jusq. ce jour, de la jetée de l'ouest (actuellem. en voie de construct.), $1,968.68.
52,746 81	52,746 81	16	Construction et prolongement du brise-lames, 1873-81, $38,447.22 ; dragage, 1873-78, $14,299.59.
13,000 00	13,000 00	17	Entretien du service de remorqueurs, 1871-75.
3,130 00	3,130 00	18	Coût d'une partie du brise-lames projeté, 1879-80.
261,060 81	261,060 81		

PORTS ET

NOUVEAU-

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses depuis la A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	260,460 81	600 00
19	Sackville	.....	.....	.....	2,050 00	.....
20	Shippagan	.....	.....	.....	22,084 97	.....
21	Saint-André	.....	.....	.....	72 52	.....
22	Port de Saint-Jean	.....	.....	.....	301,770 50	.....
23	Tynemouth	.....	.....	.....	2,500 00	.....
		.....	.....	.....	588,938 80	600 00

Dépense pour le Nouveau-Brunswick, avant la confédération, non constatée.

QUÉ

	Havre d'Amherst, îles de la Madeleine.	400 00	.....	400 00	14,283 21	.....
1	Cale et quai, Anse-du-Portage.	.....	.....	.....	584 43	.....
2	Jetée de l'Anse-Saint-Jean.	.....	.....	.....	4,752 63	.....
3	Jetée de Bagotville (Saint-Alphonse).	.....	.....	.....	9,186 63	.....
4	Jetée de la Baie Saint-Paul.	.....	.....	.....	30,982 73	.....
5	Havre de Beauharnois	.....	.....	.....	6,772 96	.....
	A reporter	400 00	.....	400 00	66,562 59	.....

BRISE-LAMES—*Suite.*

BRUNSWICK—*Fin.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
261,060 81	261,060 81		
2,050 00	2,050 00	19	Construction de digues et enlèvement de cailloux, 1875-81.
22,084 97	22,084 97	20	Construction et réparation du brise-lames et de la digue, 1875-82.
72 52	72 52	21	Depenses préliminaires pour la construction d'un phare actuellement donné à l'entreprise.
301,770 50	301,770 50	22	Construct. et réparations du brise-lames de la Pointe du Nègre, 1874-82, $256,150.99; dragage près des cales du quai de la "traverse" et à la barre de l'île de la Marine, 1872-82, $8,489.50; dragage au terminus de l'Intercolonial, 1876-80, $37,130.01.
2,500 00	2,500 00	23	Construction de la jetée, 1874-75.
589,538 80	589,538 80		

BEC.

14,283 21	14,683 21	1	L'île Amherst est celle de tout le groupe de la Madeleine qui est située le plus au sud—dans le golfe Saint-Laurent, à environ 140 milles au sud-est de Percé, Québec. Le port se trouve près de l'extrémité orientale de l'île. La seule dépense faite avant la Confédération a été pour l'entretien des bouées, 1859-61. Le 1er janvier 1865, cette île fut placée sous le contrôle de la Trinité de Québec. En 1870-74, on améliora l'entrée du port en faisant sauter la barre de manière à donner un chenal de 150 pieds de large, avec une prof. de 9 à 10 pds. à marée basse. Coût tel qu'indiq.
584 43	584 43	2	Côté ouest de l'embouchure de la rivière Saguenay, vis-à-vis de Tadoussac. En 1881 on commença la construction d'une cale pour l'usage du bat. qui transp. la malle à Tadoussac en hiver, ainsi que d'une jetée pour la protég. cont. la glace. L'ouv. n'est pas enc. achev.
4,752 63	4,752 63	3	Sur le bord sud-ouest de la rivière Saguenay, à 25 milles de son embouchure. Un débarcadère commencé en 1876 par le gouvernement provincial, continué par le gouvernement fédéral en 1879, et encore en voie de construction, a coûté à ce dernier la somme de $4,752.63.
9,186 63	9,186 63	4	A la tête de la baie de Ha! Ha!, côté sud du Saguenay. Une jetée fut construite ici avant la confédération Coûte environ $3,200. Un prolongem. construit par le gouv. féd. en 1879 a coûté $3,084.24. Un nouveau prolongement et des réparations commencées en 1881 et actuellement en voie d'exécut. ont coûté jusq ce jour $6.102. 28.
30,982 73	30,982 73	5	La Baie Saint-Paul est située sur la rive nord du Saint-Laurent à environ 60 milles en aval de Québec. En 1874-76, on construisit du côté ouest de la baie une jetée destinée à protéger les balises flottantes, etc, mais on ne la relia pas au rivage. Coût, $25,621.03. Pendant l'année qui vient de s'écouler, on a commencé à la Pointe-Rouge un débarcadère qui à la fin de l'année coûtait $5,361.
6,772 96	6,772 96	6	Sur la rive sud du lac Saint-Louis, fleuve Saint-Laurent, à 20 milles en amont de Montréal. La somme dépensée a servi à draguer devant les quais et à approfondir le canal conduisant au principal chenal du fleuve, 1880-82.
66,562 59	66,962 59		

PORTS ET

QUÉBEC—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	400 00		400 00	66,562 59	
7	Belœil, jetées conductrices et estacades flottantes.				394 76	
8	Berthier (*en bas*), jetée	37,724 14		37,724 14	9,024 15	
9	Cap-à-l'Aigle, jetée				2,946 25	
10	Carleton, jetée				4,665 31	
11	Cèdres, jetée				3,761 01	
12	Chenal-du-Moine, jetée				1,957 97	
13	Chicoutimi, jetée				17,017 61	
14	Côteau-Landing, jetée				11,461 88	
15	Emboulements, jetée	65,531 52		65,531 52	15,450 31	
16	Etang-du-Nord				12,912 63	
17	Baie et port de Gaspé	787 11		787 11		
	A reporter	104,442 77		104,442 77	146,154 47	

BRISE-LAMES—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépensesde construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
66,562 59	66,962 59		
394 76	394 76	7	Belœil est situé sur la rivière Richelieu, à environ 33 milles de son embouchure. En 1874, on éprouva le besoin de construire un certain nombre de jetées conductrices et une estacade flottante pour permettre aux bateaux à vapeur, etc., de suivre le vrai chenal en passant sous le pont au moyen duquel le Gr.-Tronc traverse la rivière à cet endroit. Ces ouvrages furent faits à l'entreprise par MM. Bonneville et O'Brien, entre août 1872, et mai 1875, et coûtèrent la somme de $11,279.39 (comprises dans les dépenses pour la riv. Richelieu.) La dép. ind. ici a été faite p. div. rép., etc., 1879-82.
9,024 15	46,748 29	8	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 24 milles en aval de Québec. Construit en 1853, et—jusqu'à la confédération—a coûté $37,724.-14, y compris les réparations En 1877-78, on fit à ce brise-lames des répar. consid. dont le coût, joint à quelques légères dép. faites depuis, porte à $9.024.15 le total des dép. faites dep. la confédér.
2,946 25	2,946 25	9	Sur la rive nord du Saint-Laurent, 3 milles à l'est de la Malbaie, et 6½ milles en aval de Québec. La somme mentionnée a été dépensée pour construire un debarcadère pendant le dernier exercice.
4,665 31	4,665 31	10	Sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, 36 milles en aval de Campbelltown. Un débarcadère commencé en 1881 et non encore achevé, a coûté—à venir jusqu'à la fin du dernier exercice—la somme de $4,668.21, en sus de laquelle la municipalité a fourni unc aide sous forme de main-d'œuvre et matériaux.
3,761 01	3,761 01	11	Sur la rive nord du Saint-Laurent, 30 milles en amont de Montréal. Le débarcadère, construit par les autorités locales, a été reconstruit par le département en 1881-82.
1,957 97	1,957 97	12	L'un des chenaux du Saint-Laurent, à environ 3 milles en aval de Sorel. La dépense mentionnée a été faite pour deux jetées construites en 1881-82 afin d'empêcher les crues du printemps de charroyer la glace sur les terrains bas le long de la rive du fleuve.
17,017 61	17,017 61	13	Chicoutimi—tête de navigation de la rivière Saguenay—est situé sur le côté sud de cette rivière, à 71½ milles de son embouchure Un débarcadère a été construit ici en 1874-76, ; il a été prolongé et réparé en 1881-82. Coût total tel qu'indiqué.
11,461 88	11,461 88	14	Sur la rive nord du Saint-Laurent, à la tête des rapides du Coteau—36 milles en amont de Montréal. Une pile d'amarrage pour les bateaux à vapeur fut constr. ici en 1871 ; en 1872-74 on a agrandi cette pile et on la relia au riv. de man. à en faire un débarcadère.
15,450 31	80,981 83	15	Sur la rive nord du Saint-Laurent, 66 milles en aval de Québec, et 3 milles en amont du village des Eboulements. La jetée constr en 1853 coûta $65,531.52. En 1875 on la prolongea vers l'est ; coût, $10,007.27. Les réparations faites à différentes époques depuis la confédération, se sont élevées à $5,443.04.
12,912 63	12,912 63	16	Sur le côté ouest de l'île à la Meule, l'une du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. La dépense mentionnée est pour un brise-lames commencé en 1881 en vue de former un havre de refuge. L'ouvrage n'est pas encore achevé.
.....	787 11	17	Les bouées dans la baie et dans le havre furent entretenues par le département des travaux publics, de 1858 à 1865, époque à laquelle elles furent placées sous le contrôle de la Trinité de Québec. Le havre est à 429 milles en aval de Québec.
146,154 47	250,597 24		

HAVRES ET
QUÉBEC—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	104,442 77	.....	104,442 77	146,154 47	.....
18	Havre de la Grosse-Isle	17,280 28	.....	17,280 28	10,060 33	.....
19	Havres en général	.....	.....	.....	2,922 00	.....
20	Havre aux maisons	.....	.....	.....	2,291 60	.....
21	Jetée de Ile-aux-Coudres	.....	.....	.....	3,718 00	.....
22	Jetée de l'Ile aux-Grues	.....	.....	.....	2,636 18	.....
23	Havre de Laprairie	.....	.....	.....	417 43	.....
24	Jetée des Écureuils	.....	.....	.....	1,571 13	.....
25	Jetée de l'Islet	113,343 27	.....	113,343 27	25,925 69	.....
26	Jetée de la Malbaie	53,487 20	.....	53,487 20	17,937 04	.....
27	Jetée de Matane	.....	.....	.....	11,271 43	.....
28	Montréal	521,100 00	43,538 67	564,638 67	747 25	1,560,918 65
	A reporter	809,653 52	43,538 67	853,192 19	225,652 55	1,560,918 65

LAMES—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
146,154 47	250,597 24		
10,060 33	27,340 61	18	La Grosse-Ile est située dans le St-Laurent, à 33 milles en aval de Québec; il y a là une importante station de quarantaine. Les travaux de havre consistent en 2 quais, l'un pour les gens en santé, construit en 1848, à l'extrémité sud-ouest de l'île, et l'autre pour les malades, construit à l'extrémité orientale, en 1866. Le coût total jusqu'à la confédération s'est élevé à $17,280.28. La jetée de l'est fut prolongée en 1872, et on la prolongea de nouveau en 1881-82. Celle de l'ouest fut réparée en 1873-77. Coût total depuis la confédér., $25,223.72 (dont $15,163.39 sont comp. sous le chef de "Stat. de quar., G.-Ile.)
2,922 00	2,922 00	19	Dép. pour personnel, papeterie, etc., non suscept. d'être rép. s. les trav.
2,291 60	2,291 60	20	Entre les îles à la Meule et Allright, dans le groupe de la Madeleine, golfe Saint-Laurent. En 1873 on approfondit l'entrée de ce havre en enlevant de la barre 6,800 tonnes de gravier; coût, $2,291.60.
3,718 00	3,718 00	21	L'Ile-aux-Coudres est située dans le Saint-Laurent, près de la rive nord, à environ 65 milles en aval de Québec. En 1880-82 on construisit ici un embarcadère qui coûta $3,718.00.
2,636 18	2,636 18	22	Cette île est située dans le Saint-Laurent, vis-à-vis de Saint-Ignace, environ 30 milles en aval de Québec. En 1862, on construisit ici un phare et une jetée dont le coût fut porté au compte des phares. Cette jetée a quelquefois servi de débarcadère à marée haute. En 1881, le département la prolongea de 171 pieds, en sorte que le débarquement peut maintenant s'effectuer en tout temps, quelque soit l'état de la marée. Ce prolongement a coûté $2,636.18.
417 43	417 43	23	Côté sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal. La dépense est pour dragage fait en 1882 le long du quai. Les travaux ne sont pas encore achevés.
1,571 13	1,571 13	24	Sur la rive nord du Saint-Laurent, 25 milles en amont de Québec. En 1881-82 on construisit ici un petit débarcadère qui ne peut servir qu'à marée haute.
25,925 69	139,268 96	25	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 46¾ milles en aval de Québec. La jetée fut construite en 1855 et coûta $113,343.27. En 1870, on construisit une loge pour le gardien de la barrière, et on exécuta diverses réparations. Toutes la partie supérieure de la jetée fut renouvelée en 1876-79. Coût total depuis la confédér., $25,925.69.
17,937 04	71,424 24	26	Sur la rive nord du St-Laurent, 83½ milles en aval de Québec. La jetée fut construite en 1854 et coûta $53,487.20. En 1870 on contruisit une loge pour le gardien de la barrière et on exécuta diverses réparations. En 1875 on prolongea la jeté de manière à atteindre une profondeur de 19 pieds à marée basse. Des réparations ont depuis été faites à diverses époques. Coût total depuis la confédération, $17,937.04.
11,271 43	11,271 43	27	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 240 milles en aval de Québec. Jetée construite en 1879 par les autorités locales aidées d'un crédit de $10,000 voté par le gouvernement. En 1881-82, le département entoura la jetée d'une file de pilotis; coût, $,271.43.
1,561,665 90	2,126,304 57	28	Ce havre est sous la direction de commissaires spéciaux. Le montant indiqué comme dépense du gouvernement avant la confédération représente des sommes accordées en différents temps aux commissaires du havre pour leur aider à améliorer ce dernier. Le montant de $747.25 dépensé par le gouvernement depuis la confédération, a été déboursé en 1880-82 relativement à l'étude du plan récemment proposé pour l'amélioration du havre, et connu sous le nom de "plan de Shearer." Les sommes mentionnées comme dépense prise sur d'autres fonds que ceux du gouvernement, ont été dépensées par les commissaires à même leurs propres fonds.
1,786,571 20	2,639,763 39		

PORTS ET BRISE-

QUÉBEC—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	809,653 52	43,538 67	853 192 19	225,652 55	1,560,818 65
29	Jetées d'amarrage, rapides du Saint-Laurent.....	8,859 00	.....	8,859 00	860 95	.....
30	Jetée de New-Carlisle.....	.....	.....	.....	4,220 20	.....
31	Rivière Nicolet. (Havre de refuge).	.....	.....	.....	594 52	.....
32	Brise-lames de Percé.....	.....	.....	.....	499 43	.....
33	Jetées en aval de Québec en général.	.....	.....	.....	12,858 25	.....
34	Jetée de la Pte-St-Laurent.	.....	.....	.....	1,266 13	.....
35	Jetée de Port-aux-Quilles...	103 45	.....	103 45	.....	.....
36	Port de Québec (explorat de la rivière St-Charles)..	.....	.....	.....	6,504 52	.....
37	Jetée de Rimouski.....	106,944 80	.....	106,944 80	2,616 00	.....
38	Jetée de la rivière Blanche..	.....	.....	.....	5,101 73	.....
39	Jetée de la Rivière-du-Loup (*en bas*).	170,129 35	.....	170,129 35	16,104 19	.....
	A reporter.....	1,095,690 12	43,538 67	1,139,228 79	276,278 47	1,560,918 65

LAMES—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,786,571 20	2,639,763 39		
860 95	9,719 95	29	En 1856, on construisit à la tête des rapides, dans le Saint-Laurent, trois jetées d'amarrage pour les steamers surpris à ces endroits dangereux, soit par la nuit ou le brouillard. L'une d'elles se trouve à la tête des rapides de Lachine, la deuxième à la tête des Cascades et la troisième à la tête de la chute aux Bouleaux, à environ 3 milles en amont du village des Cèdres. Le montant dépensé pour ces jetées avant la confédér. s'élevait à $8,859.00. En 1870, on fit aux deux premières des réparat. qui coûtèrent $860.95 ; la 3e a depuis été convertie en débarcadère. (*Voir* jetée de St-Dominique.)
4,220 20	4,220 20	30	Sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles de Campbelltown, N.-B. La dép. mentionnée est pour une jetée commencée en 1881 et non encore achevée. L'empl. a été donné par le lt.-gouv. Robitaille.
594 52	594 52	31	Cette rivière coule du sud et se jette dans le Saint-Laurent, au pied du lac Saint-Pierre, 81 milles en aval de Montréal. Dans le but de former un havre de refuge, un contrat a été signé, dans l'automne de 1881, pour curer le bassin et l'entrée, et protéger cette dernière au moyen d'un rang de pilots de pieux.
499 43	499 43	32	Le havre de Percé est situé à l'angle sud-est du comté de Bonaventure, 36 milles au sud de Gaspé. En 1882, la somme mentionnée a été affectée à un relevé hydrographiq. fait en vue de la construct. d'un brise-lames destiné à protéger les nombreuses embarcat. de pêche qui viennent chercher dans ce havre un refuge cont. les tempêtes.
12,858 25	12,858 25	33	Déboursés pendant 15 ans pour personnel, papeterie, annonces, etc., au sujet des diverses jetées du Saint-Laurent, en aval de Québec, non susceptibles d'être répartis sur aucun ouvrage en particulier.
1,266 13	1,266 13	34	Sur le côté sud de l'île d'Orléans, 15 milles en aval de Québec. Vu qu'elle a été construite comme jetée de phare, on en trouvera le coût sous le chef "Phares." Elle sert aussi, cependant, de débarcadère, et à ce titre le départem. des Travaux publics y a fait, en 1879-81, des réparations pour le montant mentionné.
.....	103 45	35	Sur la rive nord du St-Laurent, 114 milles en aval de Québec.
6,504 52	6,504 52	36	Somme affectée en 1875 au relevé hydrographique et aux sondages exécutés à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, dans le but de permettre au gouvernem. de choisir le meilleur emplacem. pour le bassin de radoub projeté qui fut plus tard construit à Lévis.
2,616 00	109,560 80	37	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 180 milles en aval de Québec, et 1 mille en aval du village de Rimouski. Cette jetée fut construite en 1855 et coûta $106,944.80. Pendant les années 1870 et 1874, on dépensa la somme de $2,616.00 pour faire les réparations nécess.
5,101 73	5,101 73	38	Au sud du Saint-Laurent, environ 26 milles à l'est de la rivière Métis. En 1875-76, on construisit ici une jetée d'amarrage à environ 550 pds. du rivage. Cette jetée fut prolongée en 1879-8 et l'on construisit en partie, pour la relier au rivage, une chaussée qui sera achevée pendant l'année prochaine.
16,104 19	186,233 54	39	Sur la rive sud du St-Laurent, 108 milles (par eau) en aval de Québec. Cette jetée fut construite en 1855 et coûta $170,129.35. Pendant les premières dix années de la Confédération, la somme de $1,861.-86 fut dépensée en menues réparations. En 1879, la construction ayant calé au point d'être balayée par les vagues, on l'exhaussa d'environ 3 pieds ; on construisit une salle d'attente, et l'on dragua jusq. une profondeur de 16 pds. au côté ouest de la jetée. Les travaux en dernier lieu mentionnés, 1879-82, ont coûté $14,242.33.
1,837,197 12	2,976,425 91		

PORTS ET BRISE-

QUÉBEC

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	1,095,690 12	43,538 67	1,139,228 79	276,278 47	1,560,918 65
40	Jetée de la Rivière-Ouelle	225,229 87	.....	225,229 87	12,848 53	.....
41	Quai de Sainte-Anne, Rivière Saguenay.	.....	.....	.....	128 20	.....
42	Jetée de Saint-Anicet	1,920 00	.....	1,920 00	.....	.....
43	Jetée de Saint-Dominique	.....	.....	.....	1,952 74	.....
44	Jetée de Sainte-Famille	.....	.....	.....	9,323 86	.....
45	Jetée de Saint-Jean (Isle d'Orléans).	.....	.....	.....	470 93	.....
46	Jetée de Saint-Jean-Port-Joli.	.....	.....	.....	3,617 82	.....
47	Jetée de Saint-Thomas (Montmagny).	.....	.....	.....	5,256 96	.....
48	Jetée de Saint-Timothée	.....	.....	.....	11 10	.....
49	Jetée de Saint-Zotique	.....	.....	.....	1,070 75	.....
50	Barrages à poisson, Tadoussac.	.....	.....	.....	4,046 46	.....
	A reporter	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	315,005 82	1,560,918 65

LAMES—*Suite.*

—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,837,197 12	2,976,425 91		
12,848 53	238,078 40	40	A la Pointe-aux-Orignaux, sur la rive sud du Saint-Laurent, 75 milles en aval le Québec, et 4½ milles du village de la Rivière-Ouelle. Cette jetée fut construite en 1856, et coûta $225,229.87. Depuis la confédération, en outre de menues réparations exécutées de temps à autre, la jetée a été planchéiée d'un bout à l'autre en 1879 ; vu qu'elle avait calé, on commença à l'exhausser en 1881, et ces travaux sont encore en voie d'exécution. Dépense totale depuis la confédération, $12,848.53.
128 20	128 20	41	Le village de Sainte-Anne est situé sur le côté nord de la Saguenay, vis-à-vis de Chicoutimi. La petite jetée construite par les habitants de l'endroit ayant été trouvée insuffisante pour les besoins du commerce, le gouv. fit étudier le régime de la riv., le mouvement de la glace, etc., en 1880-81, dans le but de déterminer le choix d'un emplacement pour une jetée plus considér. ; coût de cet examen, $128.20.
.....	1,920 00	42	Cette jetée fut achevée en 1862 ; elle est située sur la rive nord du lac Saint-François, 56 milles en amont de Montréal, et elle mesure 300 pieds de longueur sur 18 à 34 de largeur.
1,952 74	1,952 74	43	Sur la rive nord du Saint-Laurent, à la tête de la Chute aux Bouleaux, environ 32 milles en amont de Montréal. Une jetée d'amarrage fut construite ici avant la confédération (*voir* " Jetées d'amarrage, rapides du Saint-Laurent"). En 1880 on renouvela la superstructure de cette jetée et l'on fit une chaussée pour la relier au rivage, de manière à former un débarcad. Ces modifications ont coûté $1,952.74.
9,323 86	9,323 86	44	Sur le côté nord de l'île d'Orléans, 17 milles en aval de Québec. En 1876, les habitants construisirent une petite jetée que le département prolongea et agrandit considérablement pendant les années 1879-82. Le gouvernement y dépensa la somme mentionnée.
470 93	470 93	45	Sur le côté sud de l'île d'Orléans, 20 milles en aval de Québec. Une jetée construite par les autorités du lieu il y a quelques années a été réparée par le département en 1880-81. Coût, tel que mentionné.
3,617 82	3,617 82	46	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 55¾ milles en aval de Québec. La jetée fut construite en premier lieu par les autorités de l'endroit, et coûta $4,000, y compris $2,000 votées par le gouvernement en 1878. Vu qu'elle n'était pas solide, le département la reconst. en 1879-81. et y affecta $1,617.82. Total des déboursés du gouvern. $3,617.82.
5,256 96	5,256 96	47	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 35 milles en aval de Québec En 1879-81, le département construisit un débarcadère qui coûta $5,256.96.
11 10	11 10	48	Sur la rive sud du Saint-Larent, à la tête du rapide des Cèdres, 29 milles en amont de Montréal. La somme mentionnée a été dépensée pour des travaux préliminaires se rattachant à un débarcadère sur le point d'être construit ici.
1,070 75	1,070 75	49	Sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du lac Saint-François, 3 milles en amont de Coteau-Landing. Une jetée pouvant servir soit aux fins d'ancrage ou de débarquement a été commencée ici en 1881-82 ; coût jusqu'à l'expiration de l'exercice, $1,070.75.
4,046 46	4,046 46	50	Sur le côté est de la Saguenay, près de son embouchure, 130 milles en aval de Quebec. En 1873, une ancienne scierie et les terrains avoisinants—propriété de l'honorable D. Price—furent offerts par ce monsieur au gouvernement pour qu'il y créa un établissement de pisciculture. En 1874 et les années suivantes, les modifications nécessaires furent faites par le département de la marine et des pêcheries, sous le contrôle duquel fut placé cet établissement. En 1880, l'exécution de certaines autres améliorations fut confiée à ce départ. qui dépensa (en 1880-82) $4,046.46 pour élever les trois barrages à poiss. déjà existants, et pour en const. un autre près du chem. public.
1,875,924 47	3,242,303 13		

PORTS ET BRISE-

QUÉBEC—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	1,315,005 82	1,560,918 65
51	Trois-Pistoles, jetée	.....	.....	.....	3,500 00	.....
	Totaux, Québec	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	318,505 82	1,560,918 65

ONT

1	Bayfield, lac Huron	.....	.....	.....	51,517 55	10,000 00
2	Belleville, baie de Quinté	.....	.....	.....	22,688 24	.....
3	Mines de Bruce	.....	.....	.....	1,581 33	.....
4	Ile Chantry, lac Huron	31,910 95	.....	31,910 95	235,469 81	.....
5	Cobourg	62,010 70	.....	62,010 70	66,654 40	25,507 49
6	Collingwood, B. Georgienne	.....	.....	.....	56,368 06	28,268 26
7	Rang Colpoy, Grande Baie, appelé aussi Jetée Kepple (Baie Georgienne).	.....	.....	.....	900 00	.....
8	Consecon, lac Ontario	.....	.....	.....	3,236 13	.....
9	Goderich, lac Huron	.....	.....	.....	461,531 16	10,000 00
10	Hawkesbury, riv. Ottawa	.....	.....	.....	1,164 90	.....
11	Ports en général, Ontario	.....	.....	.....	10,561 33	.....
12	Inverhuron, lac Huron	15,125 00	.....	15,125 00	6,093 60	.....
13	Kincardine do	19,044 00	.....	19,044 00	78,049 68	.....
	A reporter	128,090 65	.....	128,090 65	995,816 19	73,775 75

LAMES—*Suite.*

Fin.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,875,924 47	3,242,303 13		
3,500 00	3,500 00	51	Sur la rive sud du Saint-Laurent, 148 milles en aval de Québec. Pendant 1881-82 une quantité de cailloux furent retirés du port, et on commença la construction d'un débarcadère. Ces travaux sont actuellement en voie d'exécution.
1,879,424 47	3,245,803 13		

RIO.

61,517 55	61,517 55	1	Ouvrages construits dans l'origine par la municipalité du township de Stanley. Dépense non constatée. Jetée prolongée et port dragué, 1875-79, par le département, aidé d'un crédit de $10,000 voté par le township.
22,688 24	22,688 24	2	Dragage, 1874-82.
1,581 33	1,581 33	3	Id. 1881-82.
235,469 81	267,380 76	4	Brise-lames construit par le gouvernement en 1856. Réparé et prolongé, et un autre construit, 1871-77. Aussi un débarcadère et une balise.
92,161 89	154,172 59	5	Ouvrages construits par la Cie du port; commencés en 1829. Subventionnés à diverses époques par le gouv. prov. jusqu'à concurr. de $62,010.70. Pris par le gouv. en 1842, et transférés au conseil de ville de Cobourg en 1850, pour $16,000. Coût du prolong. des jetées et du dragage exécuté depuis la conféd. par le départ. aidé d'une subvention de $25,507.49 accordée par la corporation, $92,161.89.
84,636 32	84,636 32	6	La première dépense faite ici par le gouvernement a été pour un nouveau brise-lames, avec phare au bout, construit en 1873-74 pour remplacer l'ancienne construction détruite par la glace dans le printemps de 1872. Coût du brise-lames, $55,868.43; phare, $1,600. Total, $57,468.43 auxq. la Cie du ch. de fer du Nord a contr. pour $28,268.26. De 1879 à 1882, le départ. a dép $27,167.89 en drag.
900 00	900 00	7	Le gouvernement a fourni $400 pour une jetée construite ici en 1877 par la municipalité de North Keppel, et en 1881 il a contribué pour $500 au prolongement de cette jetée. On ne sait au juste ce que la municipalité a dépensé.
3,236 13	3,236 13	8	Dragage de l'entrée.
471,531 16	471,531 16	9	A l'embouchure de la rivière Maitland, 68 milles en amont de Sarnia. En 1872 on commença ici la fondation d'un port de refuge en construisant de nouvelles jetées, etc., en draguant jusqu'à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse, et en changeant le chenal de la rivière de manière à empêcher tout à fait ses eaux de pénétrer dans le port. Ces travaux ont coûté en tout $467,396.10, y compris $10,000 fournies par le township de Goderich en 1875. En 1881 et 1882, la somme de $4,135.06 a été dépensée pour draguer, protéger la grève et réparer la jetée du sud.
1,164 90	1,164 90	10	Dragage depuis les quais jusq. princ. chenal de la riv., 1880 et 1881.
10,561 33	10,561 33	11	Dépense pour pers., papet., etc., non susc. d'être rép. sur les ouvrages.
6,093 60	21,218 60	12	Sur la côte est, 114½ milles au nord de Sarnia. Jetée de 150 pieds de long, construite par le gouvernement en 1856-57. Réparée et prolongée jusqu'à 450 pieds en 1873 et 1874.
78,049 68	97,093 68	13	A l'embouchure de la rivière Pénétangore, sur la côte est, 106 milles en amont de Sarnia. Deux jetées, à 100 pieds de distance l'une de l'autre et ayant une longueur collective de 830 pieds, furent comm. par le gouv. en 1856. Dep. 1868, $4,500 furent accord. à la corpor. de Kincardine pour certaines répar. et amélior. exéc. par elle pend. les deux années précéd. Dep. 1871, une somme d'argent consid. a été dép. chaque année pour drag. le port, ainsi que pour prol. et prot. les jetées. (Pour les dim., etc., *voir* annexe n° 3, p. 289.)
1,069,591 94	1,197,682 59		

PORTS ET
ONTARIO

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
	Report.....	128,090 65	.....	128,090 65	995,816 19	73,775 75
14	Kingston, lac Ontario.....	.....	.....	.....	14,814 40	.....
15	Petit Courant, lac Huron...	.....	.....	.....	12,415 25	.....
16	L'Orignal, riv. Outaouais...	2,000 00	.....	2,000 00	.....	.....
17	Meaford, baie Georgienne...	6,000 00	.....	6,000 00	15,714 13	10,000 00
18	Morpeth, lac Erié	.....	.....	.....	514 40	.....
19	Port de Napanee.....	1,078 00	.....	1,078 00	.....	.....
20	Newcastle, lac Ontario.....	.....	.....	.....	5,000 00	.....
21	Oakville.....	14,361 08	.....	14,361 08	588 20	.....
22	Oshawa, lac Ontario.....	.....	.....	.....	5,000 00	.....
23	Owen-Sound, b. Georgienne	13,000 00	.....	13,000 00	55,781 17	.....
	A reporter.....	164,529 73	.....	164,529 73	1,105,643 74	83,775 75

BRISE-LAMES—*Suite.*

—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,069,591 94	1,197,682 59		
14,814 40	14,814 40	14	Dragage de la batture de Carruther jusqu'à la profondeur de 13 pds. Les travaux ont été faits par des plongeurs, 1873-76.
12,415 25	12,415 25	15	Le pass. entre l'île de la Cloche et la grande île Manitouline, environ 140 milles de Collingwood. A cet endroit, une chaîne de rochers qui rend le chenal trop étroit et difficile pour les bâtiments beaucoup chargés, est le seul obstacle de conséquence qui s'offre dans le passage abrité de plus de 100 milles de long, entre le groupe des îles Manitoulines et la terre ferme. En la faisant disparaître on permettra aux bâtiments qui font le service entre les ports de la B. Georgienne et le Sault-Ste-Marie, de prof. de cet abri et d'év. les part. les pl. dang. du lac Huron. Les trav. ont été com. en 1880, et le 30 juin 1882, on avait fait saut. par la poud. 3,752 v. c. de roch.
.....	2,000 00	16	Sur le côté sud de l'Ottawa, 6½ milles en amont de Grenville. La jetée fut construite par la municipalité avant l'union de 1841. En 1857 et 1858, on la prolongea de 800 pieds, ce qui lui donna une longueur totale de 1,354 pieds ; la municipalité reçut du gouvernement une subvention de $2,000 pour ces travaux.
25,714 13	31,714 13	17	Environ 20 milles à l'ouest de Collingwood. Jetée construite en 1856-57 par la municip., qui reçut du gouv. une subv. de $6,000. En 1873-74, ce départ. prolongea la jetée et const. un brise-lames à l'est de cette dernière; coût, $22,899.19, dont $10,000 furent fournies par le township de St-Vincent. Le dragage a été fait de temps à autre entre 1878 et 1882 ; coût total, $2,814.94.
514 40	514 40	18	10 milles au nord-est de Rondeau. La somme mentionnée a été dépens. en 1879-1880 pour faire faire un examen et un relv. hydrographique dans le but de former ici un havre de refuge. Toutefois, rien de plus n'a été fait jusqu'ici.
.....	1,078 00	19	Sur le côté nord de la baie de Quinté, environ cinq milles en montant la rivière Napanee. Les trav. exécutés ici par le départ. consistent en un chenal d'un demi-mille de longueur dragué jusqu'à la prof. de 9 pds. Ceci a été exécuté en 1861. Toutes les dépenses faites dep. la conféd. ont été portées au compte de la riv. Napanee.
5,000 00	5,000 00	20	47 milles à l'est de Toronto. En 1877, la commission locale du havre, après avoir dépensé une forte somme en coffrages à la jetée de l'ouest, dragua le havre jusqu'à une profondeur de 10 pieds. La subvention de $5,000 votée par le parlement fut payée à la commission pour ces derniers travaux.
588 20	14,949 28	21	19 milles à l'ouest de Toronto. Ouvrages construits en 1829 et les années suivantes par M. W. Chisholm, avec l'aide du gouv. jusqu'à concurrence de $14,361.08, dont $10,000 étaient un prêt fait à M. Chisholm et portaient intérêt à 6 p c. Les paiements n'en ayan pas été faits tel que convenu, le gouv. prit possession des ouvrages Le 14 nov. 1874, le port fut vendu aux enchères, à la corporation de la ville d'Oakville, pour la somme de $6,600. La dépense de $588.20 est pour les annonces, la commission de l'encanteur, etc.
5,000 00	5,000 00	22	33 milles à l'est de Toronto. La somme mentionnée a été dépensée pour prolonger et protéger la jetée, et draguer le chenal en 1875.
55,781 17	68,781 17	23	A l'embouchure de la rivière Sydenham, baie Georgienne. On forma ce port en 1856 et les années suivantes en approf. le chenal et formant un bassin vis-à-vis de la ville. Ces travaux furent exécutés par la corporation aidée d'une subvention de $13,000 votée par le gouvern. Depuis la confédérat., ce départem. a fait draguer le port à diverses époques, et en 1881 il a fait mettre deux rangs de pilot. s'étendant l'espace de 500 pieds le long du rivage, et jusqu'à environ 600 pieds dans la baie.
1,189,419 40	1.353,949 22		

PORTS ET

ONTARIO—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	164,529 73	.....	164,529 73	1,105,643 74	83,775 75
24	Pénétang, anciennement Pénétancouchine, Baie Georgienne.	.....	.....	.....	2,624 07	.....
25	Pickering, ancienn. Baie des Français, lac Ontario..	.....	.....	.....	4,999 00	.....
26	Picton, baie de Quinté	8,424 00	.....	8,424 00	13,487 85	.....
27	Port-Albert, lac Huron	.....	.....	.....	9,521 31	.....
28	Port-Bruce, lac Erié	6,267 47	.....	6,267 47	.....	.....
29	Port-Burwell do	12,546 00	.....	12,546 00	10,055 37	.....
30	Port-Colborne do	.....	.....	.....	.....	.....
31	Port-Dalhouse, lac Ontario.	.....	.....	.....	.....	.....
32	Port-Darlington, lac Ontario.	.....	.....	.....	5,000 00	.....
33	Port-Dover, lac Erié	44,391 61	8,500 00	52,891 61	2,661 46	.....
34	Port-Elgin, lac Huron	4,000 00	.....	4,000 00	3,180 97	.....
35	Port-Hope, lac Ontario	58,680 26	.....	58,680 26	30,401 69	.....
36	Port-Maitland, lac Erié	.....	.....	.....	.....	.....
	A reporter	298,839 07	8,500 00	307,339 07	1,187,575 46	83,775 75

LAMES—*Suite.*

Suite.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,189,419 49	1,353,949 22		
2,624 07	2,624 07	24	Sur un bras de la baie Matchedash, côte est de la baie Georgienne. En 1880, le port fut dragué près des quais jusqu'à une profondeur de 16 pieds.
4,999 00	4,999 00	25	21 milles à l'est de Toronto. En 1878-79, la jetée de l'est fut prolongée de 60 pieds et on dragua jusqu'à une profondeur de 12 pieds.
13,487 85	21,911 85	26	Sur le côté sud de la baie, 36 milles en amont de Kingston. De 1857 à 1862, ce département dragua le chenal conduisant au quai et lui donna une profondeur uniforme de 9 pieds. Depuis la confédération, beaucoup de dragage a été fait de 1874 à 1882.
9,521 31	9,521 31	27	9 milles au nord de Goderich. En 1874-5, on construisît ici un brise-lames et on prolongea la jetée du nord. En 1881-82 une somme consid. a été affectée au drag. ainsi qu'à des ouv. de protect. en pilotis.
.....	6,267 47	28	Ce port—14 milles à l'ouest de Port-Burwell—est la propriété de la compagnie du havre de Port-Bruce, qui, en 1857-58, reçut du gouvernement le montant mentionné.
10,055 37	22,601 37	29	90 milles à l'ouest de Port-Colborne, et 22 à l'ouest de la Longue Pointe. Ces ouvrages sont également la propriété d'une compagnie locale de port, qui, après avoir dépensé plus de $100,000, reçut de l'aide du gouvernement jusqu'à concurrence de $12,000. En 1842, $546 furent dépensées pour faire un relevé hydrographique. Depuis la confédération, ce département a réparé la jetée de l'ouest, enlevé une batture à l'entrée du port, et dragué le port lui-même jusqu'à une profondeur uniforme de 10 pieds.
.....	.....	30	Entrée du canal Welland par le sud ou le lac Erié. Dépense incluse dans celle du canal.
.....	.....	31	Entrée du canal Welland par le nord ou le lac Ontario. Dépense incluse dans celle du canal.
5,000 00	5,000 00	32	Environ 40 milles à l'est de Toronto. Ce port a été dragué jusqu'à la profondeur de 10 pieds en 1875-76.
2,661 46	55,553 07	33	40 milles en amont de Port-Colborne. Construit en 1837 par une compagnie à fonds social; coût, $8,500. En 1843, la compagnie transféra les ouvrages au gouvernement, qui, en 1850, les vendit à la compagnie du havre de Port-Dover pour $30,400, mais en reprit possession en 1863. Total des dépenses faites par le gouvernement jusqu'à la confédération pour prolongement et réparations, $44,391.61. De 1868 à 1871, la somme de $2,658.50 fut dépensée en réparations. Le 1er mai 1877, le port fut vendu aux enchères à la compagnie du chemin de Port-Dover et Lac-Huron, pour $6,200.
3,180 97	7,180 97	34	128 milles au nord de Sarnia. Construit en 1857-58 par une compagnie locale aidée du gouvernement jusqu'à concurrence de $4,000. Un brise-lames a été commencé en 1881, et les travaux sont actuellement en voie d'exécution. Une contribution de $5,000 fournie par la corpor. de Port-Elgin est entre les mains de l'hon. rec. gén., et sera ajoutée à la subvent. du gouvern. pour achever les travaux.
30,401 69	89,081 95	35	Construit par une compagnie en 1832 et transféré aux commissaires en 1853. Avant la confédération le gouvernement a accordé de l'aide, à diverses époques, jusq. concurr. du mont. mention. En 1875-77 les jetées furent prolongées et on fit des trav. de dragage consid. On fait actuell. un drag. addit., et on prol. de nouv. la jet. de l'est.
.....	.....	36	A l'embouchure de la Grande-Rivière. C'est l'entrée de la branche du canal Welland connue sous le nom de *Broad Creek Branch.* Dépense incluse dans celle du canal.
1,271,351 21	1,578,690 28		

PORTS ET

ONTARIO—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	298,839 07	8,500 00	307,339 07	1,187,575 46	83,775 75
37	Port-Rowan, lac Erié....	.....	.....	.....	150 00	.....
38	Port-Royal do ...	.....	.....	.....	281 83	.....
39	Port-Stanley do ...	260,531 88	.....	260,531 88	8,758 00	.....
40	Portsmouth, lac Ontario....	.....	.....	.....	3,390 40	.....
41	Presqu'Isle do ...	626 00	.....	626 00	26,981 34	.....
42	Rondeau, lac Erié.....	74,737 70	.....	74,737 70	197,590 76	300 00
43	Saugeen, ou Southampton, lac Huron.	10,236 39	.....	10,236 39	8,559 60	.....
44	Shannonville, B. de Quinté.	.....	.....	.....	2,992 94	.....
45	Thornbury, Baie Georgienne	.....	.....	.....	3,469 98	.....
46	B. du Tonnerre, L.Supérieur	.....	.....	.....	5,999 25	.....
47	Tobermory, lac Huron.....	.....	.....	.....	349 20	.....
48	Toronto, lac Ontario..... ...	22,965 12	.....	22,965 12	70,589 95	.....
	A reporter.....	667,936 16	8,500 00	676,436 16	1,516,688 71	84,075 75

BRISE-LAMES.

Suite.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ tcs.	$ cts.		
1,271,351 21	1,578,690 28		
150 00	150 00	37	Dépense pour relevé hydrographique, 1880.
281 83	281 83	38	id id
8,758 00	269,289 88	39	110 milles en amont de Port-Colborne. Construit par les commiss. du gouv., qui le commencèrent en 1828. Transféré en 1859 à la Cie du ch. de fer de London et Port-Stanley. Ce département prolongea les deux jetées en 1876-77, et, en 1882, celle de l'ouest ayant baissé, on l'éleva à la hauteur qu'elle avait en premier lieu.
3,390 40	3,390 40	40	2 milles à l'ouest de Kingston. En 1882, ce port fut dragué jusqu'à la profondeur de 13 pieds.
26,981 34	27,607 34	41	Environ 78 milles à l'ouest de Kingston. En 1857, un certain nombre de bouées furent placées de manière à indiquer l'entré du port ; coût, $626. De 1869 à 1875, on dragua le chenal pour en augmenter la profondeur jusqu'à 12 pieds ; coût, $26,981.34.
197,890 76	272,628 46	42	A la Pointe-aux-Pins, 140 milles à l'ouest de Port-Colborne. Brise-lames commencé en 1844. Le 1er juillet 1851, le port fut vendu à la Cie du port de Rondeau, pour $8,004 ; mais le 4 août 1856, le gouvernement en reprit possession. En 1872, on commença la formation d'un port de refuge en construisant un nouveau brise-lames et des jetées, ainsi qu'en élargissant l'entrée et donnant au bassin une profondeur de 18 pieds à l'eau basse Ces travaux furent achevés en 1875. En 1880-82, on ficha 2,000 pieds de pilotage pour protéger la grève du côté ouest de l'entrée : coût, $11,399.96, et on pratiqua dans le creek du Moulin (*Mill Creek*) une coupe qui coûta $3,145, y compris $300 fournies par le conseil du comté de Kent.
8,559 60	18,795 99	43	A l'embouchure de la rivière Saugeen, 133 milles au nord de Sarnia. Brise-lames construit par le gouvernement en 1858. Les autorités locales le réparèrent en 1868, recevant à cette fin du gouv. une subvent. de $3,500. Des répar. furent aussi exéc. en 1878 et 1882 par ce départ., et un petit brise-lames de 155 pds. de long., vis-à-vis du phare, est actuellement en voie de construction.
2,992 94	2,992 94	44	A l'embouc. de la rivière au Saumon, côté nord de la baie, 40 milles en amont de Kingston. La somme mentionnée a été dépensée pour faire disparaître une barre vis-à-vis la ville, en 1875 et en 1882.
3,469 98	3,469 98	45	A l'embouchure de la rivière aux Castors, 13 milles à l'ouest de Collingwood. Le quai en premier lieu const. par les habitants de l'endroit étant tombé en ruines, le départem. commença à le reconstruire en 1882, et à draguer le bassin. Une subvention de $7,000 accordée par le township de Collingwood est actuellement entre les mains de l'hon. receveur général, et sera ajouté au crédit voté par le département.
5,999 25	5,999 25	46	Somme dépensée en 1877 pour un relevé hydrographique fait en vue de la construction des ouvrages du havre à Prince-Arthur's-Landing. Les autres dépenses sont portées au compte du ch. de fer du Pacifiq.
349 20	349 20	47	Port de refuge spacieux et sur la côte nord du comté de Bruce, entre le lac Huron et la baie Georgienne. En 1882, le département fit mettre de grands organeaux de fer et des défenses sur les côtés rocheux du havre.
70,589 95	96,555 07	48	Les sommes dépensées avant la confédération ont servi à faire des réparations au "quai de la Reine" jusqu'en 1850, époque à laquelle ce quai a été transféré aux commissaires du port de Toronto. Les dépenses depuis la confédération ont été faites pour des relevés hydrographiques et examens en 1875 et 1882, ainsi que pour draguer l'entrée de l'ouest, de 1877 à 1881.
1,600,764 46	2,277,200 62		

PORTS ET

ONTARIO—

Numéro.	Nom du port.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	667,936 16	8,500 00	676,436 16	1,516,688 71	84,075 75
49	Trenton, Baie de Quinté	.....	.....	.....	6,418 54	.....
50	Whitby, lac Ontario	178,703 37	.....	178,703 37	.....	.....
	Totaux, Ontario	846,639 53	8,500 00	855,139 53	1,523,107 25	84,075 75

MANI

1	Ports en général, Manitoba.	.....	.....	.....	223 39	.....
	Totaux, Manitoba	.....	.....	.....	223 39	.....

COLOMBIE-

1	Ports en général, C.B.	.....	.....	.....	714 91	.....
2	Victoria	.....	.....	.....	83,779 86	.....
	Totaux, Colombie-Britannique	.....	.....	.....	84,494 77	.....

RÉSUMÉ

1	Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	902,491 69	4,000 00
2	Ile du Prince-Edouard	224,381 02	.....	224,381 02	229,946 72	126,450 08
3	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	588,938 80	600 00
4	Québec	1,322,839 99	43,538 67	1,366,378 66	318,505 82	1,560,918 65
5	Ontario	846,639 53	8,500 00	855,139 53	1,523,107 25	84,075 75
6	Manitoba	.....	.....	.....	223 39	.....
7	Colombie-Britannique	.....	.....	.....	84,494 77	.....
8	Havres en général	.....	.....	.....	6,083 35	.....
	Grands totaux	2,393,860 54	52,038 67	2,445,899 21	3,653,091 79	1,776,044 48

LAMES—*Suite.*

Fin.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,600,764 46	2,277,200 62		
6,418 54	6,418 54	49	A l'embouchure de la rivière Trent, tête de la baie, 12 milles en amont de Belleville. Dépense, 1878-80, pour approfondir le chenal à l'entree.
....	178,703 37	50	135 milles en amont de Kingston ; travaux commencés en 1843 ; transférés en 1864 à la Cie du havre de Port-Whitby, pour $35,150.
1,607,183 00	2,462,322 53		

TOBA.

223 39	223 39	1	Déboursés pour personnel, papeterie, etc, non susceptibles d'être répartis sur des travaux distincts.
223 39	223 39		

BRITANNIQUE.

714 91	714 91	1	Déboursés pour personnel, papeterie, etc., non susceptibles d'être répartis sur des travaux distincts
83,779 86	83,779 86	2	Les dépenses pour ce havre se répartissent comme suit, savoir :— Dragage.....$74,155 01 Enlèvement du "rocher du Castor" (*voir* annexe n° 1, page 11)..... $57,384 85 Montant porté à "dragage" en 1876. (*Voir* comptes publics, folio 276)..... 2,240 00 — 9,624 85 Total..... $83,779 86
84,494 77	84,494 77		

DES DÉPENSES.

906,491 69	906,491 69	1
355,696 80	580,077 82	2
589,538 80	589,538 80	3
1,879,424 47	3,245,803 13	4
1,607,183 00	2,462,322 53	5
223 39	223 39	6
84,494 77	84,494 77	7
6,083 35	6,083 35	8
5,429,136 27	7,875,035 48	

AMÉLIORATIONS

NOUVELLE-

Numéro.	Nom de la rivière.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Rivière Annapolis				1,333 77	
2	do Avon (Windsor)				1,627 60	
3	Riv. de l'Est, New Glasgow				5,705 09	
4	do Pictou				19,559 93	
5	Rivière Larry				6,546 70	
6	do du Milieu, Pictou				996 39	
7	do de l'île aux Perdrix				7,804 68	
8	do Jean				18,114 02	
9	Riv. Ste-Marie, Sherbrooke				354 10	
10	Rivière Sissiboo				2,500 00	
11	do Tatamagauche				5,418 82	
12	do Wallace				9,908 28	
	Totaux, N.-Ecosse				79,869 38	

Dépenses pour la Nouvelle-Ecosse avant la confédération non établies.

ILE DU

1	Grande-Rivière				8,963 97	
2	Rivière Hillsboro'				3,223 47	
3	do Montague				17,119 43	
4	do du Sud				1,070 59	
5	do Vernon				6,326 72	
	Totaux, Ile du P.-E				36,704 18	

Pas de dépenses pour l'améliorations des rivières dans l'Ile du P.-E. avant la confédération.

NOUVEAU-

1	Grand-Lac				16,632 32	
2	Rivière Madawaska				1,037 06	
3	do Miramichi				2,955 48	
4	do Peticodiac				12,436 00	
5	do Richibouctou				998 09	
6	do Saint-Jean				77,369 28	
7	do Tobique				2,000 00	
8	do Washedemoak				6,340 83	
	Totaux, N.-Brunswick				119,769 06	

Dépenses pour le Nouveau-Brunswick avant la confédération non établies.

DES RIVIÈRES.

ECOSSE.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,333 77	1,333 77	1	Somme dépensée p. enlever des roches entre Annapolis et Bridgetown
1,627 60	1,627 60	2	Dragage à la main, 1879-81.
5,705 09	5,705 09	3	Dragage du chenal, 1880-82.
19,559 93	19,559 93	4	do 1873.
6,546 70	6,546 70	5	do 1878.
996 39	996 39	6	do 1873.
7,804 68	7,804 68	7	Dragage à la main, 1879-82.
18,114 02	18,114 02	8	Dragage du chenal 1878-82.
354 10	354 10	9	do 1881-82.
2,500 00	2,500 00	10	Dragage, 1881-82.
5,418 82	5,418 82	11	do 1878-80.
9,908 28	9,908 28	12	
79,869 38	79,869 38		

PRINCE-EDOUARD.

8,973 97	8,963 97	1	Dragage, 1878-79.
3,223 47	3,223 47	2	do 1873-82.
17,119 43	17,119 43	3	do 1877-78.
1,070 59	1,070 59	4	do 1873-82.
6,326 72	6,326 72	5	do 1873-82.
36,704 18	36,704 18		

BRUNSWICK.

16,632 32	16,632 32	1	Dragage. barre de Beard, $6,375.44. Dragage, riv. Jemseg,	$10,256 88
1,037 06	1,037 06	2	Réparations des chemins de halage et des ponts, 1881-82.	
2,955 48	2,955 48	3	Amélioration du chenal, bras sud-ouest, 1875-76.	
12,436 00	12,436 00	4	Pour fermer un chenal, Creek Stoney, 1872-75.	
998 09	998 09	5	Ouvrages de protection, grève, 1879-80.	
77,369 28	77,369 28	6	Amélioration de la navigation en amont de Frédéricton, par le gouvernement provincial, 1826-67, environ.....	$75,000 00
			Amélioration de la navigation en amont de Frédéricton, par le gouvernement fédéral, 1867-82.....	33,439 45
			Dragage à Frédéricton, 1874-76	7,699 15
			Dragage à Oromocto, 1873-82	22,671 12
			Construction de la digne d'Oromocto, 1877-81.	13,559 56
2,000 00	2,000 00	7	Enlèvement de cailloux, etc., 1880-81.	
6,340 83	6,340 83	8	Dragage du chenal, battures de Perry, 1878-79.	
119,769 06	119,769 06			

AMÉLIORATIONS

QUÉ

Numéro.	Nom de la rivière.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berthier (*en haut*)	.....	.....	.....	4,340 32	.....
2	Cape de Chatte	.....	.....	.....	792 20	.....
3	Chateauguay	.....	.....	.....	(*a*) 1,680 80	.....
4	Escoumains	.....	.....	.....	1,189 80	.....
5	Gatineau	.....	.....	.....	39,264 17	.....
6	L'Assomption	.....	.....	.....	5,714 55	.....
7	Ottawa	.....	.....	.....	3,162 57	.....
8	Richelieu	.....	.....	.....	46,657 22	.....
9	Rapides du Richelieu	13,713 00	.....	13,713 00	.....	.....
10	Rivière à la Graisse, Rigaud	.....	.....	.....	6,401 76	.....
11	Rivière des Prairies	.....	.....	.....	.....	.....
12	Rivière du Lièvre	.....	.....	.....	4,316 89	.....
13	Rivière-du-Loup, (*en bas*)	.....	.....	.....	693 44	.....
14	do (*en haut*)	.....	.....	.....	2,000 00	.....
15	Rivière du Nord, tributaire de l'Ottawa.	681 61	.....	681 61	1,627 51	.....
	A reporter	14,394 61	.....	14,394 61	117,841 23	.....

(*a*) Non compris $1,602.99 imputés par erreur à cette rivière au lieu de la rivière Saint-François dans l'annexe n° 1, page 45.

DES RIVIÈRES—*Suite.*

BEC.

Confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
cts.	$ cts.		
4,340 32	4,340 32	1	Sur la rive nord du St-Laurent, 45 milles au N.E. de Montréal, et presque vis-à-vis Sorel, à l'embouchure du Richelieu. Montant dépensé pour approfondir la riv. jusqu'à 9 pds. au-dessous du niveau ordin. à l'eau basse sur les bat. de Vanasse, de l'Eglise et de Levesque, afin de permettre aux bâtim. de se rendre aux quais de Berthier.
792 20	792 20	2	Ce montant a été dépensé pour approfondir et désobstruer l'embouchure de la rivière en 1872.
(*a*) 1,680 80	(*a*) 1,680 80	3	Dragage, entrée de la rivière (à l'est de l'île des Sœurs), en 1876.
1,189 80	1,189 80	4	Ce montant a été dépensé en 1881, pour retirer du chenal à l'entrée du havre, environ 200 cailloux pesant de 3 à 15 tonnes Les goëlettes peuvent maintenant entrer dans le havre et le quitter aisement et sans danger à mi-marée.
39,264 17	39,264 17	5	Drag , barre de sable, dep. le chenal des bat. à vap. à l'estac., 1874-75.
5,714 55	5,714 55	6	Montant dépensé en 1880-81-82 pour approfondir et élargir le chenal à l'embouc. de la rivière, près du quai des bat. à vap. et pour creuser le chen. du moulin de man. à obten. une prof. de 10 pds. à l'eau b.
3,162 57	3,162 57	7	Part proport. des dép. faites pour draguer le chenal, enlev. des roches, etc., à la batt. Verte, à l'île de la Chaudière, rap. des Chenaux, etc.
46,657 22	46,657 22	8	Montant dépensé, en 1874, pour améliorer la navigation (environ 6 milles entre St-Jean et Rouse's Point) en enlevant des roches, etc., et donner une profondeur de 7 à 9 pds., à l'eau basse, sur les battures de l'île aux Noix ; en 1875, pour prolonger les quais d'amarrage d'environ 200 pds. à l'entrée infér. du canal de Chambly, ainsi que les piles et les estacades conductrices au quai de Belœil, dans le but de faciliter la navigation ; en 1876, pour draguer jusqu'à une profondeur de 7 pds. à l'eau basse, sous le pont du Grand-Tronc, à Belœil, ainsi qu'à ses abords, et pour donner au chenal 100 pds. de largeur et 7 de profondeur entre St-Ours et Belœil ; en 1877, pour faire un chenal de 100 pds. de largeur entre le village de St-Antoine et St-Ours, ainsi que pour faire disparaître des roches ; en 1878, pour relier les quais de St-Denis au chenal principal au moyen d'une coupe de 75 pds. de largeur ; en 1880-81, pour draguer et approfondir le chenal entre St-Denis et St-Antoine, ainsi que pour creuser jusqu'à la profondeur de 8 pds. l'entrée du canal de Chambly. En 1882, le chenal en aval de St-Ours a été creusé jusqu'à la profondeur de 12 pieds.
.....	13,713 00	9	Jetées d'essai construit. de 1856 à 1858 dans le but d'aider à la formation d'un pont de glace en amont de ces rapides, ainsi que pour empêcher la glace de s'échouer et de s'accumuler sur les battures en aval, et de prévenir par là l'inondation des terrains bas de chaque côté du fleuve Saint-Laurent. Cet ouvrage n'ayant pas produit l'effet désiré, fut abandonné.
6,401 76	6,401 76	10	Pour faire un chenal de 6 pds. de profondeur jusq village de Rigaud.
.....	.....	11	*Voir* "Glissoires et estacades."
4,316 89	4,316 89	12	Pour approfondir le chenal de la riv., aux Petits-Rapides, environ 10 milles en amont de Buckingham, en fais. sauter un récif, ainsi que p. faire dispar. des roches aux Rapides Longs et par là rendre facile la navig. de la riv. aux bat. qui s'occup. du transp. des phosphates.
693 44	693 44	13	Drag. d'un mouillage pour les bâtim , côté O. de la jetée, juillet 1880.
2,000 00	2,000 00	14	Dragage du chenal à l'entrée de la rivière.
1,627 51	2,309 12	15	La somme dépensée avant la confédération a été employée pour faire disparaître une petite chaîne de rochers située environ un mille en aval du village de St-André, sur une largeur de 50 pds. et une profondeur de 5 de manière à permettre aux bateaux tirant 4½ pds. d'eau, de monter de la rivière des Outaouais jusqu'au village ; distance de 3½ milles.
117,841 23	132,235 84		

10 *a*—78½

AMÉLIORATIONS DES

QUÉBEC

Numéro.	Nom de la rivière.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	14,394 61		14,394 61	117,841 23	
16	Rivière Saguenay				13,559 94	
17	do agrandissement de la Grande-Décharge, lac Saint-Jean				6,303 16	
18	Saumon, rive nord, rivière Ottawa.				746 16	
19	Saint-François				(a) 15,821 50	
20	Saint-Laurent				36,656 17	
2	Saint-Laurent—Enlèvement de chaines et d'ancres.				93,816 98	
22	Saint-Placide				1,719 51	
23	Yamaska				7,008 02	
	Totaux, Québec	14,394 61		14,394 61	293,472 67	

ONTA

1	Détroit				7,260 32	
2	Gananoque				245 17	
3	Napanee				14,026 80	5,000 00
	A reporter				21,531 29	5,000 00

(a) Y compris $1,602.90 imputés par erreur à la rivière Chateauguay dans l'annexe n° 1, page 45.

RIVIÈRES—*Suite.*

—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
117,841 23	132,235 84		
13,559 94	13,559 94	16	Pour approf. et amél. le chenal en aval de Chicoutimi, de manière à permettre aux bâtim. d'entrer dans ce port ou de le quitter à mi-marée.
6,303 16	6,303 16	17	Pour élargir l'issue du lac Saint-Jean de manière à faire écouler plus rapidement les eaux du lac pendant les crues de printemps, et ainsi empêcher l'inondation des terres voisines.
746 16	746 16	18	Pour draguer le chenal jusq. une profondeur de 6 pds, sept. et oct. 1880.
(*a*) 15,821 50	(*a*) 15,821 50	19	Dragage d'un chenal, 50 pds de large et 6 pds de profondeur à l'eau basse, depuis les Moulins de Pierreville jusqu'à l'entrée de la rivière, au lac Saint-Pierre, distance d'environ 3¾ milles.
36,656 17	36,656 17	20	Cette somme a été dépensée pour draguer et autrement améliorer le fleuve aux endroits suivants, savoir: Cap à la Roche—Enlèvement de roches, exercices 1873-74 ..... $17,000 00; Contrecœur—Dragage en 1874-75 ..... 13,752 37; Depuis Boucherville jusqu'à la Longue Pointe—Dragage en 1881-82 ..... 2,212 50; Amélioration du chenal entre le lac Saint-François et Montréal (dragage), en 1881-82 ..... 3,691 30; Total 36.656 17
93,816 98	93,816 98	21	Somme dépensée pour retirer des ancres, chaînes, etc., du port de Québec (y compris le coût du bateau-chèvre, ($35,000). Depuis l'automne de 1875, ce bateau a réussi à retirer 224 ancres, 7,018 brasses de chaînes et 610 cailloux, les épaves du vapeur *Bidder* et le navire *L'Original.*
1,719 51	1,719 51	22	Un chenal de 1,000 pds de longueur sur 50 de largeur, avec un bassin large de 70 pds, vis-à-vis du quai, a été dragué pendant la saison de 1879; profondeur à l'eau basse, 6 pds.
7,008 02	7,008 02	23	Construction d'une écluse et d'une digue à l'île à Cardin, à environ 4½ milles de l'embouchure de la rivière. La construction de ces ouvrages et le dragage en aval de l'écluse rendront la rivière navigable pour les bâtiments d'un moyen tirant d'eau, jusqu'au rapide de la Grosse Roche, distance de 21 milles.
293,472 67	307,867 28		

RIO.

7,260 32	7,260 32	1	Somme dép. pour donner à la riv., près Amherstburg et de l'île au Bois Blanc, une prof. unif. de 14 pds 5 pcs à l'eau la plus basse. Le rel. hyd. a été fait en 1874, et les trav. ont été en '75 jusq. conc. du mont. ment..
245 17	245 17	2	Approfond. d'une partie de l'emb. de la rivière pour permettre l'entrée de bâtiments d'un plus fort tonnage désirant charger du grain.
19,026 80	19,026 80	3	Cette somme a été dépensée pour obtenir un chenal de 50 pds de large et de 9 pds de profondeur, à l'eau basse, jusqu'à Diamond-Mill, au nord de la ville. Le dragage a été commencé le 22 septembre 1873, et continué pendant les années 1874-75,-76 et 1878. Sur ce montant la ville de Napanee a fourni $3,000, et les comtés de Lennox et d'Addington, $2,000.
26,532 29	26,532 29		

AMÉLIORATIONS DES

ONTARIO—

Numéro.	Nom de la rivière.	Dépenses faites avant la confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Dépenses faites depuis la A mêmes les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	.....	.....	.....	21,532 79	5,000 00
4	Détroits (entre le lac Simcoe et le lac Couchiching).	10,138 30	.....	10,138 30	.....	.....
5	Rapides Neebish (rivière Sainte-Marie).	.....	.....	.....	36,171 85	.....
6	Otonabee	.....	.....	.....	1,105 86	.....
7	Ottawa	.....	.....	.....	10,898 34	.....
8	Saumon	.....	.....	.....	1,913 53	.....
9	Sydenham	.....	.....	.....	8,265 16	.....
10	Thames	3,821 42	.....	3,821 42	16,428 31	2,400 00
11	Trent	.....	.....	.....	1,897 43	.....
	Totaux, Ontario	13,959 72	.....	13,959 72	98,212 77	7,400 00

MANI

1	Assiniboine	.....	.....	.....	4,178 63	.....
2	Fairford, rivière à la Falle-de-Perdrix	.....	.....	.....	3,951 43	.....
3	Rivière et lac La Pluie	.....	.....	.....	3,000 00	.....
4	Rivière Rouge	.....	.....	.....	6,234 90	.....
	Total, Manitoba	.....	.....	.....	17,364 96	.....

TERRITOIRES DU

1	Saskatchewan	.....	.....	.....	714 48	.....

RIVIERES—*Suite.*

—*Suite.*

Confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
26,532 29	26,532 29		
.....	10,138 30	4	Chenal dragué jusqu'à une profondeur de 6 pieds en 1857-58.
36,171 85	36,171 85	5	Drag. du ch. jusq. une prof. de 14 p. 5 p. à l'eau la plus basse, et une larg de 200 p. Les trav. ont été com. en juil. 1876 et ach. en 1882.
1,105 86	1,105 86	6	Réparations de la digue, rapides de Whitlaw.
10,898 34	10,898 34	7	Pour draguer le chenal, enlev. les cailloux, etc., à la batture Verte, à l'île de la Chaudière (*Kettle Island*), aux rapides des Chenaux, etc., et aussi pour niveler un rocher à fleur d'eau en aval du pont suspendu Union, au coût de $4,933.19, en 1881-82.
1,913 53	1,913 53	8	Drag. d'un chenal de 1,700 pds. de long. sur 40 de larg., jusqu'à une profond. de 8 pds., à travers la barre à l'embouchure de la rivière
8,265 16	8,265 16	9	Dragage d'un chenal de 50 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur, entre le Coude de Simpson et Dresden.
18,828 31	22,649 73	10	Les sommes dépensées avant 1867 ont servi à retirer du lit de la rivière, des billes, etc., ainsi que les restes d'un ancien pont. Depuis 1867, l'argent a été dépensé pour approfondir la rivière et faire un chenal de 70 pds. de largeur et de 11 pds. de profondeur à travers une batture à son embouch. Sur ce montant les comtés de Kent et de Lambton ont fourni $2,400 pour les dépenses faites en 1871.
1,897 43	1,897 43	11	Pour enl. de la sciure de bois, des déch. de moul., etc., du lit de la riv.
105,612 77	119,572 49		

TOBA.

4,178 63	4,178 63	1	Pour enlever des roches et des chicots et lier les digues latérales, dans le but d'approfondir, redresser et élargir le chenal de manière à rendre la rivière navigable pour les vapeurs depuis Winnipeg jusqu'à Portage-la-Prairie.
3,951 43	3,951 43	2	Examen de la rivière—qui sert d'issue au lac Manitoba—dans le but de s'assurer des meilleurs moyens à prendre pour augmenter le débit dans le lac Saint-Martin et la Petite Saskatchewan, arrêter la crue constante des eaux dans le lac, et rendre à la cul. les terres envah. peu à peu par l'eau pend. les quelq. années dern.
3,000 00	3,000 00	3	Ce montant a été dépensé en travaux se rattachant à l'écluse de Fort-Frances.
6,234 90	6,234 90	4	Sur ce montant, la somme de $5,324.90 a été dépensée pendant les années 1872-73 et 1874, pour enlever des roches, etc., aux rapides de Saint-André; et, en 1879, une nouvelle somme de $1,000 a été dépensée pour améliorer la navigation an même endroit.
17,364 96	17,364 96		

NORD-OUEST.

714 48	714 48	1	Dépenses préliminaires se rattachant à des travaux pour améliorer la navigation.

AMÉLIORATIONS DES

COLOMBIE-

Numéro.	Nom de la rivière.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Courtenay	.....	.....	.....	474 65	.....
2	Cowichan	.....	.....	.....	1,469 82	.....
3	Fraser	.....	.....	.....	29,566 22	.....
4	Naas	.....	.....	.....	990 84	.....
	Total, Col.-Britannique.	.....	.....	.....	32,501 53	.....

RELEVÉ des dépenses

1	Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	79,869 38	.....
2	Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	36,704 18	.....
3	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	119,769 06	.....
4	Québec	14,394 61	.....	14,394 61	293,472 67	.....
5	Ontario	13,959 72	.....	13,959 72	98,212 77	7,400 00
6	Manitoba	.....	.....	.....	17,364 96	.....
7	Territoires du Nord-Ouest	.....	.....	.....	714 48	.....
8	Colombie-Britannique	.....	.....	.....	32,501 53	.....
	Totaux	28,354 33	.....	28,354 33	678,609 03	7,400 00

RIVIÈRES—*Fin.*

BRITANNIQUE.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépensesde construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
474 65	474 65	1	Cette dépense a été faite en novembre 1881, pour essayer de retirer des chicots de la rivière—ce qui n'a pas réussi.
1,469 82	1,469 82	2	Pour enlever du chenal de la rivière des amas de bois mort charrié par le courant, et par là ouvrir un passage libre aux billes.
29,566 22	29,566 22	3	Pour drag. le chenal à l'ent. de la riv., et aussi pour faire sauter et enlev. des roc. da. le canon de Cottonwood, en am. de l'emb. de la Quesnel.
990 84	990 84	4	Pour enlever des chicots du chenal et le baliser.
32,501 53	32,501 53		

sur les rivières.

79,869 38	79,869 38	1	
36,704 18	36,704 18	2	
119,769 06	119,769 06	3	
293,472 67	367,867 28	4	
105,612 77	119,572 49	5	
17,364 96	17,364 96	6	
714 48	714 48	7	
32,501 53	32,501 53	8	
686,009 03	714,361 36		

DRAGUEURS ET

NOUVELLE-ECOSSE ET

Numéro.	Nom du dragueur.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	*Canada*				42,778 44	
2	*Cape Breton*				19,744 38	
3	*New Dominion*				30,826 51	
4	*St. Lawrence*				116,389 48	
5	*George McKenzie*				15,000 00	
6	Remorqueurs, (plans, etc.).				350 50	
	Totaux, Nouv.-Ecosse et Nouveau-Brunswick				225,089 31	

ILE DU

1	*Prince Edward*				23,582 07	23,582 07

QUÉ

1	Bateaux-dragueurs	6,872 43		6,872 43		
2	*Nipissing*				13,501 57	
3	*Queen of Canada*	15,000 00		15,000 00		
4	Remorqueur *Dennis*				2,000 00	
	Totaux, Québec	21,872 43		21,872 43	15,501 57	

ONTA

1	Bateaux-dragueurs	21,600 00		21,600 00		
2	*Challenge*				31,211 32	
3	Remorqueur *Trudeau*				6,847 05	
	Totaux, Ontario	21,600 00		21,600 00	38,058 37	

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
42,778 44	42,778 44	1	Coque en fer; élévateur; automateur; construit à Glasgow.
19,744 38	19,744 38	2	Coque en bois; dragueur à cueiller.
30,826 51	30,826 51	3	do do
116,389 48	116,389 48	4	Coque en fer; élévateur; automoteur; construit à Glasgow.
15,000 00	15,000 00	5	Coque en bois; dragueur à cuiller.
350 50	350 50	6	
225,089 31	225,089 31		

PRINCE-ÉDOUARD.

.....	23,582 07	1	Cédé par le gouv. local au gouv. fédéral, pour la somme de $22,000, d'ap. les conditions de l'union. La balance, $1,582.07, a été dépensée pour équiper le bateau. Coque en bois; dragueur à cuiller.

BEC.

.....	6,872 43	1	
13,501 57	13,591 57	2	Coque en bois; dragueur à cuiller.
.....	15,000 00	3	do do
2,000 00	2,000 00	4	
15,501 57	37,374 00		

RIO.

.....	21,600 00	1	
31,211 32	31,211 32	2	Coque en bois; dragueur à cuiller.
6,847 05	6,847 05	3	
38,058 37	59,658 37		

DRAGUEURS ET

COLOMBIE-

Numéro.	Nom du dragueur.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	*Dredger*	92,000 00	.....	92,000 00	1,447 96	.....
2	Str. *Sir James Douglas*					
3	Remorqueur *Georgia*	.....	.....	.....	6,250 00	.....
	Totaux, Col.-Britanniq.	92,000 00	.....	92,000 00	7,697 96	.....

RÉCAPITU

1	Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	120,044 65	.....
2	Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	23,582 07	.....
3	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	105,044 66	.....
4	Québec	21,872 43	.....	21,872 43	15 501 57	.....
5	Ontario	21,600 00	.....	21,600 00	38,058 37	.....
6	Colombie-Britannique	92,000 00	.....	92,000 00	7,697 96	.....
	Totaux	135,472 43	.....	135,472 43	309,929 28	.....

MATÉRIEL DE DRAGAGE—*Fin.*

BRITANNIQUE.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,447 96	93,447 96	1 2	La mécanique du *Dredger* et des bacs supplémentaires, les ferrements des marie-salopes, les mac. pour le remorq. à vap., etc., fur. ach. en Angl. et transp. par la voie du Cap Horn à Victoria, où le tout arr. en juil. 1864. Le coût peut se rép. comme suit :— Mécanique achetée en Angleterre..... $24,592 65 Montant du contrat pour le dragueur et quatre bacs. 34,564 00 do pour la const. de la coque du steamer. 16,800 00 Service de deux mécaniciens pour monter la mécanique et les machines sur leurs coques respectives. 4,000 00 Dépenses imprévues..... 12,043 35 Total..... $92,000 00 Le *Dredger* a 118 pds quil et de 122 pds hors-d'œuvre ; bau, 22 pds. 10 pcs., prof. de la cale, 8 pds 6 pcs. Il a une machine marine à balancier et à condensation, de 25 chevaux-vapeur (anglais) et deux chaudières à carneaux ; il peut draguer jusqu'à une profondeur de 16 pds. Le 14 juin 1865, par suite d'une résolut. passée dans la Chambre d'assemblée, le surint. et l'équip. furent renvoyés, et le bat.-drag. fut mouillé dans la baie de James, où il resta jusq. 1872, époque à laquelle on l'inspecta avant de s'en servir de nouveau. Le vapeur *Sir James Douglas* est construit en charpente de chêne blanc, assujétie et renforcée au moyen de courbes en fer, il a 110 pieds de longueur et 20 de largeur ; chevillé en cuivre ; deux machines à condensation de 40 chevaux-vapeur (anglais). Chaudières renouvelées en 1870. Vitesse, de 8 à 9 nœuds à l'heure Transporte les malles entre Victoria, Nanaïmo et Comox, et dessert les ports interm. (Pour plus amp. dét., *voir* le rapp. de sir H. L Langevin sur la Col.-Britann., en date du mois de mars 1872, pag. 34 et 190.)
6,250 00	6,250 00	3	Ce remorqueur a été acheté en 1874 de MM. Cornish et Putnam, pour la somme mentionnée.
7,697 96	99,697 96		

LATION.

120,044 65	120,044 65	1	
23,582 07	23,582 07	2	
105,044 66	105,044 66	3	
15,501 57	37,374 00	4	
38,058 37	59,658 37	5	
7,697 96	99,697 96	6	
309,929 28	445,401 71		

GLISSOIRES ET

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	District du Saguenay, Qué.	44,872 79	.....	44,872 79	2,418 50	.....
2	District de St-Maurice, Qué.	269,043 03	.....	269,043 03	168,915 25	.....
3	Rivière Ottawa, Ontario et Québec.	290,904 11	.....	290,904 11	48,300 86	.....
4	Rivière Gatineau, Québec...	31,967 83	.....	31,967 83	29,526 44	.....
5	Rivière Madawaska, Ont....	76,727 37	.....	76,727 37	5,667 81	.....
	A reporter.....	713,515 13	.....	713,515 13	254,828 86	.....

ESTACADES.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépensesde construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
2,418 50	47,291 29	1	Ces ouvrages furent commencés en 1856 et achevés en 1860. Ils furent construits dans le but d'amener du bois du lac Saint-Jean par la riv. Saguenay, qui coule dans une direction nord la distance de 138 milles, et se jette dans le St-Laurent à Tadoussac, 122 milles en aval de Québec. Ces ouvrages se comp. de 7 barrages inclinés, d'une digue en coffrage, de 2 piliers de dériv., d'une tête de gliss. (qui fut const. en 1881-82, au coût de $2,418.50), d'une gliss. pour descendre le bois en brin, d'une estacade et d'un magasin, construits en 1865 et 1866.
168,915 25	437,958 28	2	La riv. St-Maurice, qui a environ 300 miles de longueur, se jette dans le St-Laurent à Trois-Rivières, 74 milles en amont de Quebec. Les ouvrages sur la St-Maurice furent commencés en 1852 et achevés de 1854 à 1866. Sur la rivière Vermillon, tributaire de la rivière Saint-Maurice, d'environ 90 milles de longueur, ils furent construits de 1858 à 1866 par des particuliers et achetés pour $2,695.52 par le gouvernement, qui les prolongea et les améliora. Les dépenses faites depuis la confédération se répartissent comme suit, savoir :— Construction de nouveaux piliers et renouvellement de vieux piliers et d'estacades...$ 98,837 91 Digue aux Grandes-Piles..... 63,074 84 Amélioration des rapides Manigance..... 1,702 26 Achat de l'île aux Cochons..... 3,340 10 Dépenses contingentes..... 1,960 14 Total.....$ 168,915 25 (Pour la description des ouvrages *voir* annexe n° 21, pages 658 à 660, aussi, annexe n° 24, pages 685 et 686.)
48,300 86	339,204 97	3	La riv. des Outaouais a une long. d'environ 700 milles, et elle arrose un territoire de 57,800 milles en superficie. Les ouvrages furent commencés en 1829 et achevés de 1854 à 1866. Les dépenses depuis la confédération se répartissent comme suit, savoir :— Glissoire des rapides Des Chênes, abandonné le 14 juin 1876.....$ 4,000 00 Glissoire Des Joachims (reconstruction)..... 3,243 60 Glissoire de la Roche Capitaine..... 24,546 58 Pour prolonger et renforcer l'estacade des Chenaux ..... 14,936 00 Glissoire de Portage-du-Fort, reconstruite en partie..... 1,019 68 Dommages aux terres..... 435 00 En général..... 120 00 Total..... $ 48,300 86 (Pour la description des ouvrages, *voir* annexe n° 22, de la page 662 à page 668). Le pont construit au-dessus de la glissoire, dans la ville d'Ottawa, a été cédée par le gouvernement le 5 mai 1876.
29,526 44	61,494 27	4	Cette rivière a environ 400 milles de longueur; elle coule du nord et se jette dans la riv. des Outaouais à env. 2 milles de la ville, après avoir arrosé 9,000 milles carrés. Les ouvrages du gouvernement sont tous situés à environ 1½ mile de l'embouchure de la Gatineau, et ils ont été commencés en 1848. Les estacades ont été agrandies et renforcées en 1874; coût $29,526.44.
5,667 81	82,395 18	5	En remontant l'Outaouais, c'est le deuxième tribut. sur lequel le gouvernement a fait construire des ouvrages pour le flottage du bois. Elle coule du sud et se décharge dans l'Outaouais à env. 40 milles en amont de la ville d'Ottawa après avoir arrosé un territoire de plus de 400 milles carrés. En 1872 et 1882, les piliers, etc., furent renouvelés; coût $5,667.81. (Pour la description des ouvrages, *voir* annex n° 22, p. 669.)
254,828 86	968,343 99		

GLISSOIRES ET

Numéro.	—	Dépenses avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	713,515 13	.....	713,515 13	254,828 86	.....
6	Rivière Coulonge, Québec .	29,032 78	.....	29,032 78	318 00	.....
7	Rivière Noire, Québec.....	10,000 00	.....	10,000 00	2,500 00	.....
8	Rivière Pétéwawa, Ontario.	67,634 01	.....	67,634 01	7,713 00	.....
9	Rivière du Moine, Québec...	8,802 00	.....	8,802 00	19,478 54	.....
10	Rivière des Prairies (enlèment des obstructions, etc., Québec.)	.....	.....	.....	3,037 35	.....
11	Riv. des Prairies (Jetée du Sault-au-Récollet) Québec	.....	.....	.....	10,466 48	.....
12	Nation du Sud, Ontario.....	.....	.....	.....	488 45	.....
13	Dépense générale sur la rivière des Outaouais et ses tributaires.	204,179 03	.....	204,179 03	.....	.....
	A reporter	1,033,162 95	.....	1,033,162 95	298,830 68	.....

ESTACADES—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
254,828 86	968,343 99		
318 00	29,350 78	6	Cette rivière coule du nord et se jette dans la rivière des Outaouais à environ 80 milles de la cité d'Ottawa, après un parcours de 160 milles, sur lequel elle arrose une superficie de 1,800 milles carrés. Ces ouvrages, qui furent construits de 1864 à 1866, comprennent une glissoire de 6 pieds de largeur x 2,956 de longueur pour la descente du bois en brin ; un barrage incliné, de 173 pds de longueur sur une hauteur moyenne de 6 pieds, à la tête de la chute ; une estacade conductrice et des piliers, à la tête de la glissoire; une estac. pour reten. les bill., et des pil. près de l'emb. de la riv.; et une maison de stat. ach. de John P. O'Connor en 1870, p. $300.
2,500 00	12,500 00	7	Cette rivière a 128 milles de longueur; elle coule du nord et se jette dans l'Outaouais à environ 9 milles en amont de l'embouch. de la Coulonge, après avoir arrosé un territoire d'env. 1,120 milles carrés. Les glissoires furent construites il y a environ 45 ans par feu M. Poupore, qui les renouvela à diverses époques. Le gouvernement les acheta en 1867 pour $12,500, dont $10,000 furent payées avant la confédération. (Pour la description des ouvrages, *voir* annexe n° 22, p. 672.)
7,713 00	75,347 01	8	Cette rivière coule du sud et se jette dans la rivière des Outaouais, à 110 miles en amont de la cité d'Ottawa. Longueur, 138 milles; territoire arrosé, 2,200 milles carrés. Les ouvrages furent commencés en 1857, et achevés de 1858 à 1864. En 1874 on construisit, aux rapides de Thomson ainsi qu'au lac des Cèdres, deux grands reservoirs destinés à retenir les eaux de la chaîne de grands lacs situés dans les environs ; coût, $7,713.00.
19,478 54	28,280 54	9	C'est le sixième tributaire—en remontant l'Ottawa—sur lequel il a été fait des ouvrages par le gouvern. Cette rivière coule du nord et se jette dans la rivière des Outaouais, à 150 milles en amont de la cité d'Ottawa, après avoir arrosé un territoire d'environ 1,600 milles carrés. Long. de la riv., environ 120 milles. La prem. glis. et les prem estac. furent constr. en 1851-52, par la cie d'estac et de gl. de la riv. du Moine. En 1862-63 le gouv. agr. et amél. les glis., const. des barrages aux chutes, et à trav. le chenal de la riv. dans les endroits où il en était besoin, et établit une est. pour retenir le bois ainsi que des pil. au nord du co d'eau. En 1871-72 une nouv. gl. fut const. aux Gr. Chutes, à 15 mil. de l'emb. de la riv. ; coût, $19,478.54. Cette gl. est la pl long. que le gouv. ait encore constr. dans la val. de la riv. des Out ; elle a 5 pds de lar. et 3,384 de long.
3,037 35	3,037 35	10	Cette somme a été dépensée de 1871 à 1874, pour désobstruer et améliorer le chenal de la rivière
10,466 48	10,466 48	11	Construite de 1872 à 1875. Glissoire de 6 pièces, par sections de 36 x 24, et longue de 1,000 pieds, supportée par 4 piliers de 35 x 25, hauts de 21 pieds.
488 45	488 45	12	Cette rivière coule du sud et se jette dans la rivière des Outaouais à environ 36 milles en aval de la cité d'Ottawa. Les ouvrages sont près du village de Plantagenet, à moins de 5 milles de l'emb. de la rivière, et ont été construits en 1880-81. Longueur de la rivière, environ 80 milles.
.....	204,179 03	13	
298,330 68	1,331,993 63		

10 *a*—79

GLISSOIRES ET

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	1,033,162 95	.....	1,033,162 95	298,830 68	.....
14	Dist. de Newcastle, Ontario	313,489 72	.....	313,489 72	6,279 58	.....
	Totaux, gliss. et estacad.	1,346,652 67	.....	1,346,652 67	305,110 26	.....

TABLEAU sommaire des dépenses

1	Québec	748,783 18	.....	748,783 18	260,810 99	.....
2	Ontario	597,869 49	.....	597,869 49	44,299 27	.....
	Total	1,346,652 67	.....	1,346,652 67	305,110 26	.....

ESTACADES—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
298,830 68	1,331,993 63		
6,279 58	319,769 30	14	Les eaux sur lesquelles sont construits ces ouvrages prennent leur source dans le comté d'Haliburton, township de Havelock, à pas plus d'un demi-mille des sources de la Madawaska, et coulent dans une direction sud, en passant par de nombreux lacs, sur une distance d'environ 9 milles, après quoi elles coulent dans une direction sud-est et se jettent dans la baie de Quinté, à Trenton. Les ouvrages furent construits de 1837 à 1865 ; on en trouvera une description complète dans l'annexe n° 23, pages 678 à 682, ainsi que dans l'annexe n° 24, pages 712 à 719. Les dépenses depuis la confédération ont été faites pour les travaux ou services suivants, savoir :—
			Premières glissoires, Lindsay, etc., 1868..... ..... $254 85
			Améliorations, creek d'Opeongo, 1868 ..... 126 00
			Estacades et piliers, rivière Fénélon, 1874..... 3,090 00
			Achat de terrain, chutes de Heelev, 1874..... 1,000 00
			Estacades et piliers, rapides Whitlas, 1875..... 179 94
			Main-d'œuvre, etc., rivière Trent, 1875 .... 392 41
			Deversoir d'hiver, rapides Whitlas, 1878..... 591 28
			Nouvelles pilles, pont de Hall, 1882..... 645 10
			Total..... ..... $6,279 58
305,110 26	1,651,762 93		

jusqu'au 30 juin 1882.

260,810 99	1,009,594 17	1	
44,299 27	642,168 76	2	
305,110 26	1,651,762 93		

CHEMINS ET

NOUVEAU-

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Pont Apohaqui.....	.....	.....	.....	2,368 34	.....

QUÉ

1	Pont de la Gatineau, (rapides de Farmer).	7,679 14	.....	7,679 14	272 10	.....
2	Ile aux Noix.....	.....	.....	.....	838 67	.....
3	Chemin de Métapédiac.....	187,870 85	.....	187,870 85	20,453 50	.....
4	Chemin de Port-Louis et Huntingdon.	.....	.....	.....	12,093 25	.....
5	Chemin de Témiscouata.....	204,376 61	.....	204,376 61	26,039 83	.....
6	Pont Suspendu d'Ottawa, (moitié des dépenses).....	33,224 39	.....	33,224 39	6,388 94	.....
7	Pont de la Petite-Nation....	1,761 33	.....	1,761 33	685 86	.....
8	Pont du Portage-du-Fort....	.....	.....	.....	11,966 20	5,500 00
	A reporter.....	434,912 32	.....	434,912 32	78,738 35	5,500 00

ET PONTS.

BRUNSWICK.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
2,368 34	2,368 34	1	Sur la rivière Kenebecasis, comté de King, reliant le chemin du Cours d'eau du Moulin, côté nord de la rivière, au c. de fer Européen et Américain-nord, à la station d'Apohaqui, côté sud Ce port ayant été emporté par une crue fut reconstruit en 1868; coût, tel qu'indiqué. Toutes les autres dépenses faites pour ce pont sont comprises dans le coût du chemin de fer.

BEC.

272 10	7,951 24	1	Sur la riv. Gatineau. aux rap. connus sous le nom de Farmer's Rapids, à env. 3 milles de l'embouc. Achevé en 1866 La somme de $272.10 dépensée dep. la conf. a couvert le mont de la sent. arbit au sujet de la réclamation de l'entrepreneur pour ouvrages supplémentaires ainsi que les frais de cette sentence. Le coût des réparations du pont est porté au compte des gliss. et estac. de la riv. Gatineau.
838 67	838 67	2	L'Ile-aux-Noix est située dans la riv. Richelieu. près de la frontière sud de la province de Québec. Sur cette île se trouve le fort Lennox, ancien poste militaire, qui servit plus tard de maison de correction. Le pont d'un ravin, sur le chemin conduisant de St-Valentin à la "traverse" de l'île, a été réparé en 1882; coût, $838.67.
20,453 50	208,324 35	3	Depuis Ste-Flavie, rive sud du St-Laurent, jusqu'à la traverse de la Pointe-à-la-Croix, rive nord de la Baie-des-Chaleurs, 110½ milles. Commencé en 1857; achevé en 1868. Entretenu et réparé par le gouv. fédéral jusqu'à l'achèvement de l'Intercolonial, époque à laquelle ce chemin fut transféré aux municipalités locales.
12,093 25	12,093 25	4	Ce chemin, long de 8 milles, conduit de Port-Louis, sur le lac St-François, à Huntingdon; fut construit en premier lieu par la Cie du chemin de Huntingdon et lac St-François, organisée en 1849; mais on le laissa se détériorer. Le gouv. fédéral se l'appropria comme chemin militaire par un arrêté du conseil en date du 9 avril 1869. Une portion de ce chemin—5 milles de long—fut refaite en juin et juillet 1868, et le reste fut réparé et mis en bon état.
26,039 83	230,416 44	5	Depuis la Rivière-du-Loup, sur le St-Laurent, jusqu'à la frontière entre Québec et le Nouveau-Brunswick. 67 milles. Fut achevé en 1867; coût $204,376.61. Depuis la confédération, le département a reconstruit les ponts à la Rivière-du-Loup (1868), et la rivière Verte (1873-74), ainsi que plusieurs autres ponts et ponceaux, et il a exécuté toutes les réparations nécessaires.
6,388 94	39,613 33	6	Ce pont a été construit en 1843-44, et, avec les trois autres ponts par lesquels le grand chemin d'Ottawa à Hull traverse les chenaux de l'Outaouais, savoir, un pont de pierre au nord du pont suspendu et deux de bois au sud; il a coûté, à venir jusqu'à la confédération, $66,448.78. Depuis cette époque, des réparations ordinaires ont été exécutées, et en 1882 le tablier du pont a été renouvelé.
685 86	2,447 19	7	Ce pont au moyen duquel le grand chemin le long de la rive nord de l'Outaouais traverse la rivière de la Petite-Nation, dans le comté d'Ottawa, a été livré à la circulation en 1866. Le coût total de la construction, à venir jusqu'à février 1868, était de $2,061 99. En 1870, le pont a été réparé; coût, $385.20.
17,466 20	17,466 20	8	Ce pont jeté sur la rivière des Outaouais, au village de Portage-du-Fort, fut reconstruit en 1872-73; coût, $17,066.20, la province d'Ontario contribuant $4,000 et la municipalité de Portage-du-Fort pour $1,500. Ce pont fut transféré à la dite municipalité par arrêté du conseil en date du 4 juin 1875. En 1882, le gouvernement accorda à cette dernière $400 pour lui aider à réparer le pont.
84,238 35	519,150 67		

CHEMINS ET

QUÉBEC

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	434,912 32	.....	434,912 32	78,738 35	.....
9	Dép. générales pour ponts.	5,917 81	.....	5,917 81	.....	.....
	Totaux, Québec	440,830 13	.....	440,830 13	78,738 35	5,500 00

ONTA

1	Pont des Joachims	.....	.....	.....	908 31	.....
2	Ponts de Dunnville (pour reconstruction).	7,500 00	.....	7,500 00	2,573 65	.....
3	Chemin de Fort-William. Route de la Rivière-Rouge et service de transport.	.....	.....	.....	209,195 38	.....
	partie de la dépense	.....	.....	.....	452,415 21	.....
4	Pont suspendu d'Ottawa (la moitié de la dépense).	33,224 39	.....	33,224 39	6,432 78	.....
5	Ponts d. Chaudières, Ottawa	.....	.....	.....	20,000 00	.....
	Totaux, Ottawa	40,724 39	.....	40,724 39	691,525 33	.....

PONTS—*Suite.*

—*Suite.*

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
84,238 35	519,150 67		
.....	5,917 81	9	
84,238 35	525,068 48		

R10.

908 31	908 31	1	Un contrat a été signé pour la construction d'un pont en bois sur l'Outaouais, aux rapides des Joachims, environ 140 milles en amont d'Ottawa, et 45 de Pembrooke. La somme mentionnée a été dépensée en 1880-82 en travaux préliminaires. Les gouvernem. prov. d'Ontario et de Québec ont fourni chacun une somme de $4,000 qui est actuellement entre les mains de l'hon. receveur général, pour être employée à cet ouvrage. Le gouvernem. fédéral supportera la balance des frais de construction.
2,573 65	10,073 65	2	Ces ponts, sur le chemin de Dunnville et Port-Dover,—l'un (564 pds. de longueur) qui traverse la Grande-Rivière, et l'autre (209 pds.) jeté sur le ruisseau appelé *Sulphur Creek*, furent construits en 1856; coût inclus dans celui du canal Welland. Ces ponts étant tombés en ruines, on les reconstruisit en 1867-68 ; coût, $10,073.-65, tel qu'indiqué.
209,195 38	209,195 38	3	On se sert du nom de Route de la Rivière-Rouge ou Route Dawson pour désigner la voie de communication entre le lac Supérieur et la contrée de la rivière Rouge, actuellem. le Manitoba. Commencés en 1867, presque immédiatem. après la confédérat., et achevés en 1876. Jusqu'au 31 décembre 1871, les comptes de la portion de l'est furent tenus sous le chef de "Chemin de Fort-William." Depuis cette époque, tous les comptes n'en ont fait qu'un seul, sous le titre de "Route de la riv.-Rouge." Les dépenses mentionnées ici couvrent le coût du ch. même, ainsi que celui des voitures et autre "matériel" employés pour le service de transport. On trouvera dans l'annexe n° 19, page 646, une description complète de ces travaux.
452,415 21	452,415 21		
6,432 78	39,657 17	4	*Voir* note à propos du même ouvrage, province de Québec.
20,000 00	20,000 00	5	Ces deux ponts jetés l'un sur la glissoire et l'autre sur un petit chenal de l'Outaouais, et constituant l'abord sud du pont suspendu, furent construits en 1843-44 ; dépense comprise dans celle de ce dernier ouvrage. Ils furent transférés à la corporation de la cité d'Ottawa le 5 mai 1876. Vu qu'ils étaient en bois et tombaient en ruines, on les remplaça par des ponts en fer en 1876, le gouvernement accordant à la ville $20,000 pour aider à l'exécution de ces travaux.
691,525 33	732,249 72		

CHEMINS ET
MANI

Number.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Bateaux pour service de transport.	.....	.....	.....	72,193 01	.....
2	Chemin de Fort-Garry.....	.....	.....	.....	226,513 67	.....
3	Pont Fort-Garry (au-dessus de la rivière Rouge).	.....	.....	.....	2,967 10	.....
4	Route et service de transport de la Rivière-Rouge (partie de la dépense).	.....	.....	.....	64,630 75	.....
	Totaux, Manitoba.....	.....	.....	.....	366,304 53	.....

RÉSUMÉ de la

1	Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	.....	2,368 34	.....
2	Québec	440,830 13	.....	440,830 13	84,238 35	.....
3	Ontario.....	40,724 39	.....	40,724 39	691,525 33	.....
4	Manitoba.....	.....	.....	.....	366,304 53	.....
	Totaux.....	481,554 52	.....	481,554 52	1,144,436 55	.....

PONTS—*Suite.*

TOBA.

confédération. Total pour les quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
72,193 01	72,193 01	1	Coût du bateau à vapeur et des embarcations à rames pour le transport des passagers sur les nappes d'eau de la route de la Riv.-Rouge, 1870-71. (V. note au suj. de la rte. de la R.-Rge., prov. d'Ontario.)
226,513 67	226,513 67	2	C'est la portion occidentale de la route de la Rivière-Rouge dep. l'ang. N.O. du lac des Bois jusq. Fort-Garry. Le mont. ind. ici couvre les dépenses jusqu'au 30 juin 1874, date après laquelle les déboursés pour cette partie fur. portés au cpte. de la r. de la riv. Rouge. (*Voir* notes au sujet de la route de la Rivière-Rouge, province d'Ontario.)
2,967 10	2,967 10	3	Dépenses faites en 1873-74 pour levée de plans et autres trav. prélimin. relatifs à un pont dont on projetait la construction à cet endroit, comme complement de la route de la Riv.-Rouge ou route Dawson.
64,630 75	64,630 75	4	*Voir* notes au sujet de la route de la Rivière-Rouge, province d'Ontario.
366,304 53	366,304 53		

de la dépense.

2,368 34	2,368 34	1	
84,238 35	525,068 48	2	
691,525 33	732,249 72	3	
366,304 53	366,304 53	4	
1,144,436 55	1,625,991 07		

TÉLE

(*Voir* liste dans l'annexe

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	67,945 88	.....
	Nouveau-Brunswick	.....	.....	.....	13,940 00	.....
	Québec	.....	.....	.....	180,958 74	.....
2	Manitoba	.....	.....	.....	72 00	.....
	Territoires du Nord-Ouest	.....	.....	.....	.....	.....
3	Colombie-Britannique	.....	.....	.....	89,879 49	.....
	A reporter	.....	.....	.....	352,796 11	.....

GRAPHES.

n° 1, pages 128 à 131.)

confédération. Total pour quinze ans expirés le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
67,945 88 13,940 00 180,958 74	67,945 88 13,940 00 180,958 74	1	Ces télégraphes furent construits de 1880 à 1882, et ont 852½ milles de longueur, savoir :—

Nouvelle-Écosse.	Terrestres.	Sous-marins.	Total.
De Meat-Cove à Sydney-Nord	126	0½	126½
De la Pointe Basse à Logan	5	.....	5
Totaux, Nouvelle-Ecosse	131	0½	131½
Nouveau-Brunswick.			
Section de Campobello—			
Eastport, Maine, à l'Anse-de-la-Liberté		9⅛	9⅛
Section du Grand Manan—			
De l'Anse-de-la-Liberté à Southern Head	29	.....	29
Totaux, Nouveau-Brunswick	29	9⅛	38⅛
Québec.			
Iles de la Madeleine—			
Amherst à Meat-Cove	83⅜	73⅜	156¾
Anticosti—			
Du Bassin-de-Gaspé à la Baie-des-Ang.	242	44¼	286¼
Rive nord du Saint-Laurent—			
De la Baie-St-Paul à Chicoutimi	92	.....	92
De la Malbaie à Betsiamits	146¼	1¼	147½
Totaux, Québec	563⅝	118⅞	682½
Grands totaux	723⅝	128⅝	852⅛

(Pour ce qui concerne les lignes subventionnées et les lignes proj. dans les prov. ci-dessus, *voir* ann. n° 30, pp. 879, 880 et 881.)

72 00	72 00	2	Une somme additionnelle de $670,620.84 a été dépensée pour ce service jusqu'au 30 juin 1882, et est comprise dans le coût du chemin de fer canadien du Pacifique.
89,879 49	89,879 49	3	La construction de lignes télégraphiques dans la Colombie-Britannique fut commencée en 1864 par la Cie de télég. de l'Etat de la Californie, sous l'autorité d'un acte corporatif en date du 12 mars de la même année. Le 22 fév. 1865, un autre acte corporatif fut accordé à P. M. Collins et ses associés, qui construisirent une ligne depuis le territoire de Washington jusqu'à la frontière de la Colombie-Britannique, près de Matsqui ; de là à New-Westminster ; et de Matsqui, par la route Fraser, jusqu'à Quesnel ; et de là vers le nord à quelque distance au delà de Fort-Stager, sur la rivière Skeena, alors que les travaux furent suspendus et que cette portion de la ligne au nord de Quesnel fut finalement abandonnée par suite du succès qui couronna l'immersion des câbles sous-marins en 1865 et 1866. Les lignes ci-dessus furent acquises par la Cie *Western Union Extension*, sous l'autorité d'une ordonnance rendue le 15 avril 1860.
352,796 11	352,796 11		

TÉLÉ

Numéro	Nom de l'édifice.	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total jusqu'au 30 juin 1867.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report.....	.....	.....	.....	352,796 11	.....
4	En général.....	.....	.....	.....	7,254 27	.....
	Totaux.....	.....	.....	.....	360,050 38	.....

GRAPHES—*Suite.*

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882	Grand total des dépenses de construction, jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
352,796 11	352,796 11		Le 30 janvier 1866, un acte corporatif fut accordé à la Cie de télégraphe *Western Union* qui acheta les lignes et les privilèges de la Cie *Western Union, Extension.* Finalement, le 27 septembre 1880, le gouvernement fédéral acquit, pour la somme de $24,000, les télégraphes et les câbles de la *Western Union*, et se vit ainsi en possession de 450 milles de lignes terrestres et 16 milles de câbles, savoir :—

Lignes terrestres.

	Milles.	
De Victoria à Saanich	10	abandonnés.
De New-Westminster à Matsqui	32	
De Matsqui à la frontière des E.-U.	9	
do Quesnel	399	
	450	

Câbles.

De Saanich à l'île de James	0½	abandonnés.
De l'île de James à l'île Sydney	2	
do Sydney à l'île Henry	4	
do Henry à l'île de San Juan	0¼	
do San Juan à l'île Lopez	3	
do Lopez à l'île de Fedalgo	6¼	
	16	

Depuis l'achat des lignes ci-dessus, le gouvernement a construit 212½ milles de lignes terrestres et posé 24 milles de câbles ; coût, $65,879.49, savoir :—

Lignes terrestres.

	Milles.
De Victoria à New-Westminster	139
De Quesnel à Barkerville	61
De Matsqui à la frontière	12½
	212½

Câbles.

Bras de la Saanich	2	
De Vancouver à Gabriola	1	
De l'île Valdes à la Pointe Gray	20	
2 câbles traversant la rivière Fraser (vis-à-vis New-Westminster) ½ mille chac.	1	
		24
		236½
A AJOUTER— Les lignes terrestres achetées en 1880 de la Cie de télégraphe *Western Union*, et encore en exploitation		440
Total, Colombie-Britannique		676½

7,254 27	7,254 27	4	
360,050 38	360,050 38		

PHA

Numéro	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Par le Département des Travaux Publics.	Par le Département de la Marine et des Pêcheries.
		$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
1		1,481,498 19	204,492 64	1,685,990 84	75,588 51	1,110,624 14
	Totaux, phares.....	1,481,498 19	204,492 65	1,685,990 84	75,588 51	1,110,624 14

RES.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,186,212 65	2,872,203 49	1	Avant la confédération la direction des phares dans la province d'Ontario, et dans la province de Québec, *en amont* de Montréal, échéait au département des travaux publics, tandis que les phares *en aval* de Montréal étaient gouvernés par les Trinity Houses de Montréal et de Québec. Dans le Nouveau-Brunswick ils l'étaient par un bureau de commissaires des institutions publics, et dans la Nouvelle-Ecosse par un conseil des travaux publics. Après la confédération, le département de la marine et des pêcheries fut chargé—lors de sa création—de la direction des phares, et par arrêté du conseil (n° 9151) en date du 11 janvier 1870, la construction de phares dont le coût ne devait pas excéder $10,000 fut transférée à ce département. (Pour l'état détaillé des dépenses faites *avant* la confédération pour les phares dans Ontario et Québec—*Voir* le "rapport du commissaire des travaux publics" pour 1867, annexes n° 10, pages 73 à 91 et n° 70, de la page 498 à 501 et pages 550 et 551.) (Pour ce qui concerne les dépenses faites *depuis* la confédération : Par le département des travaux publics,—*Voir* annexe n° 1 du présent rapport, de la page 133 à la page 136. Par le département de la marine et des pêcheries,—*Voir* les comptes publics aux pages citées dans l'état suivant.)
1,186,212 65	2,872,203 49		

PHARES

DEPENSES annuelles faites pour les phares par

Exercice.	Comptes publics.	Montant.	Exercice.	Comptes publics.	Montant.
	I	$ cts.		II.	$ cts.
			Report.....	.....	583,454 94
1870.....	192 à 209	21,311 31	1875	172	95,352 32
			1876.....	176	118,187 90
1871.....	167 à 189	119,931 24	1877.....	166	79,605 22
	II.				
1872.....	200	108,232 15			
1873.....	132	165,176 10			
1874.....	149	168,804 14			
A reporter	.....	583,454 94	A reporter.....	.....	876,600 38

Dépense totale faite par le département de la marine et des pêcheries...

ETAT RÉCAPULATIF

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1882.	A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Nouvelle-Ecosse	.....	.....	.....	397,359 30	.....
2	Ile du Prince-Edouard.....	.....	.....	.....	51,619 45	.....
3	Nouveau-Brunswick.....	.....	.....	.....	157,126 75	.....
4	Québec.....	1,144,690 70	.....	1,144,690 70	357,414 36	.....
5	Ontario	541,300 14	.....	541,300 14	172,300 27	.....
6	Manitoba..	.....	.....	.....	1,590 86	.....
7	Colombie-Britannique	.....	.....	.....	44,167 04	.....
8	En général.....	.....	.....	.....	4,634 62	.....
	Totaux	1,685,990 84	.....	1,685,990 84	1,186,212 65	.....

—*Fin.*

le département de la marine et des pêheries.

Exercice	Comptes publics.	Montant.	Exercice	Comptes publics.	Montant.
	II.	$ cts.		II.	$ cts.
Report..	.....	876,600 38	Report..	.....	1,022,561 91
1878.....	168	48,016 97	1881.....	198	48,667 96
1879.....	192	58,694 32	1882.....	196	39,394 27
1880.....	186	39,250 24			
A reporter.....		1,022,561 91			
.....					1,110,624 14

DES DÉPENSES.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro	Observations.
$ cts.	$ cts.		
397,359 30	397,359 30	1	
51,619 45	51,619 45	2	
157,126 75	157,126 75	3	
357,414 36	1,502,105 06	4	
172,300 27	713,600 41	5	
1,590 86	1,590 86	6	
44,167 04	44,167 04	7	
4,634 62	4,634 62	8	
1,186,212 65	2,872,203 49		

BATEAUX À VAPEUR

Numéro.	Nom du bâtiment.	Dépenses faites avant la Confédération. A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1882.	Dépenses faites depuis la A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	*Admiral*	225,544 00	158,456 00	37,000 00	.....	.....
2	*Advance*			37,000 00	.....	.....
3	*Lady Head*			70,000 00	.....	.....
4	*Napoléon III*			120,000 00	.....	.....
5	*Queen Victoria*			120,000 00	.....	.....
6	Vapeur *Michigan*	16,787 50	.....	16,787 50	.....	.....
7	do *Rescue*	21,000 00	.....	21,000 00	.....	.....
8	do *Doris*	22,386 67	.....	22,386 67	.....	.....
9	Goëlette *La Canadienne*	20,066 23	.....	20,066 23	.....	.....
10	Vapeur *Glendon*	.....	.....	.....	20,000 00	.....
11	do *Newfield*	.....	.....	.....	64,997 23	.....
12	do *Northern Light*	.....	.....	.....	62,320 10	.....
13	do *Foxhound* maintenant *La Canadienne.*	.....	.....	.....	38,933 33	.....
14	Vapeur *Sir James Douglas*... —*Voir* Dragueurs, folio 1244.	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux, bat. du gouv. féd.	305,784 40	158,456 00	464,240 40	*186,250 66	.....

* Cette dépense a été faite par le département de la marine et des pêcheries sous la direction duquel la construction des vapeurs ci-dessous mentionnés pendant les années

—	1876.	
	II.	$ cts.
Vapeur *Glendon*	175	20,000 00
do *Newfield*	175	64,997 23
do *Northern Light*	175	16,241 26
do *Foxhound* maintenant *La Canadienne*	.....	.....
Totaux		101,238 49

DU GOUVERNEMENT.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
.....	37,000 00	1	Vapeur en bois, à aubes, acheté de feu Frs. Baby, en août 1860, et VENDU à S. et C. Peters, le 16 février 1861, pour $1,400.
.....	37,000 00	2	Vapeur en bois, à aubes, acheté de feu Frs. Baby, en août 1860.
.....	70,000 00	3	Vapeur en fer, à hélice, acheté de feu Frs. Baby, en août 1860. NAUFRAGÉ au serviee des pêcheries près de la riv. au Renard, en 1879.
.....	120,000 00	4	Vapeur en fer, à hélice, acheté de feu Frs. Baby, en août 1860. Approvisionne les phares, Québec.
.....	120,000 00	5	Vapeur en fer, à hélice, achete en août 1860, et SOMBRÉ en mer le 4 octobre 1866.
.....	16,787 50	6	Acheté en 1866-67.
.....	21,000 00	7	Acheté en 1866-67. Vendu par le départ. de la milice, pour $9,500, à la Cie de remorqueurs du Saint-Laurent en juin 1873.
.....	22,386 67	8	Vapeur en bois, à aubes. On commença à s'en servir en 1853 pour la protection des pêcheries dans le golfe Saint-Laurent. NAUFRAGÉ en 1856.
.....	20,066 23	9	Construite le 5 juin 1855, pour la protect. des pêcheries canadiennes dans le golfe Saint-Laurent. Long., 92 1/10 pds. ; Larg , 23 1/10 pds. ; profondeur, 10 1/10 pds. SOMBRÉE près d'Halifax il y a deux ans.
20,000 00	20,000 00	10	Acheté en 1876, pour la somme mentionnée. Declaré hors de service et VENDU cette année, pour $4,100.
64,997 23	64,997 23	11	Acheté en 1876, pour la somme indiquée. Employé dans le service des pêcheries.
62,320 10	62,320 10	12	Construit en 1876 et 1877 pour la navigation d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et Maitland. En réparation à Pictou.
38,933 33	38,933 33	13	Acheté en 1880-81, pour le montant mentionné. Protège les pêcheries canadiennes dans le golfe Saint-Laurent.
.....	.....	14	
186,250 66	650,491 06		

furent placés les bateaux à vapeur du gouvernement à l'époque de la confédération. Elle a servi à
suivantes, ainsi qu'indiqué dans les comptes publics, savoir :—

1877.		1881.		Total.	
II.	$ cts.	II.	$ cts.		$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	20,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	64,997 23
164	46,078 84	.....	.....	.....	62,320 10
.....	.....	197	38,933 33	.....	38,933 33
	46,078 84		38,933 33		186,250 66

RÉCAPITULATION des dépenses faites par le gouvernement du Haut et du Bas-Canada, pour les travaux publics, avant la confédération, telles qu'indiquées dans le rapport du commissaire des travaux publics pour 1867. Annexe n° 70, pages 482 à 561.

Numéro.	Nom des travaux.	Dépense du gouvernement.				Dépense autre que celle du gouvernement.			Total de la dépense telle qu'indiquée dans l'annexe mentionnée ci-dessus, page 561.
		Sur travaux maintenant la propriété du gouvernement fédéral.	Sur travaux transférés aux gouvernements locaux ou cédés aux municipalités, etc.		Total de la dépense du gouvernement	Sur les travaux du gouvernement fédéral.	Travaux transférés aux gouvernements locaux, etc.	Sur travaux construits et payés par des compagnies particulières.	
			Québec.	Ontario.					
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	20,264,800 01	.....	.....	20,264,800 01	.....	.....	116,498,416 99	136,763,217 00
2	Canaux	18,641,390 58	.....	.....	18,641,390 58	4,459,664 67	.....	.....	23,101,055 24
	Totaux, chemins de fer et canaux.	38,906,190 59	.....	.....	38,906,190 59	4,459,664 67	.....	116,498,416 99	159,864,272 25
3	Edifices publics	4,183,460 89	3,172,385 82	1,820,713 99	9,176,560 70	.....	60,000 00	.....	9,236,560 70
4	Ports	2,169,479 52	.....	.....	2,169,479 52	52,038 67	.....	.....	2,221,518 19
5	Amélioration des rivières	28,354 33	.....	.....	28,354 33	.....	.....	.....	28,354 33
6	Dragueurs	43,472 43	.....	.....	43,472 43	.....	.....	.....	43,472 43
7	Glissoires et estacades	1,346,652 67	.....	.....	1,346,652 67	.....	.....	.....	1,346,652 67
8	Chemins et ponts	481,554 52	(a) 2,736,733 50	3,329,826 57	6,548,114 59	.....	.....	Turnpike roads 936,175 43	7,484,290 02
9	Phares	1,685,990 84	.....	.....	1,685,990 84	.....	.....	.....	1,685,990 84

10	Bateaux à vapeur provinciaux....	305,784 40	.....	.....	305,784 40	158,456 00	.....	....	464,240 40
	Totaux, travaux publics	10,244,749 60	5,909,119 32	5,150,540 56	21,304,409 48	210,494 67	60,000 00	936,175 43	22,511,079 58
	Grands totaux.....	49,150,940 19	5,909,119 32	5,150,540 56	60,210,600 07	4,670,159 34	60,000 00	117,434,592 42	182,375,351 33

(*a*) Y compris $417,538.45 payées par le gouvernement provincial pour les chemins à barrières, Bas-Canada.

Récapitulation des dépenses faites par le gouvernement fédéral pour les travaux publics du Canada, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882, ainsi qu'indiqué dans l'annexe n° 1, page 141.

Numéro.	Nom des travaux.	Sur travaux du gouvernement fédéral. Construction ou amélioration. Fonds du gouvernement.	Autres fonds que ceux du gouvernement.	Total.	Réparations, entretien, frais d'exploitation, etc.	Total de la dépense sur les travaux du gouvernement fédéral.	Sur travaux transférés aux gouvernements locaux ou cédés aux municipalités, etc. Nouvelle-Ecosse.	Québec.	Ontario	Total de la dépense, d'après l'annexe n° 1, page 141.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	55,491,071 82	.....	55,491,071 82	20,709,640 19	76,200,712 01	.....	.....	.....	76,200,712 01
2	Canaux	23,447,564 27	.....	23,447,564 27	5,239,257 67	28,686,821 94	.....	.....	.....	28,686,821 94
	Total, chem. de fer et canaux.	78,938,636 09	.....	78,938,636 09	25,948,897 86	104,887,533 95	.....	.....	.....	104,887,533 95
3	Edifices publics	7,286,432 12	9,933 33	7,296,365 45	3,046,090 05	10,342,455 50	.....	21,595 83	5,332 58	10,369,283 91
4	Ports et brise-lames	(a) 3,653,091 79	84,075 75	3,757,167 54	.....	3,737,167 54	.....	.....	.....	3,737,167 54
5	Amélioration des rivières	(b) 678,609 03	7,400 00	686,009 03	2,433 76	688,442 79	.....	.....	.....	688,442 79
6	Dragueurs	309,929 28	.....	309,929 28	49,289 21	359,218 49	.....	.....	.....	359,218 49
7	Dragage (non réparti)	.....	.....	.....	86,531 95	86,531 95	.....	.....	.....	86,531 95
8	Glissoires et estacades	305,110 26	.....	305,110 26	1,019,702 15	1,324,812 41	.....	.....	.....	1.324,812 41
9	Ponts et chemins	1,138,936 55	5,500 00	1,144,436 55	601,479 75	1,745,916 30	1,509 92	21,462 82	2,226 61	1,771,115 65
10	Télégraphes	360,050 38	.....	360,050 38	386,322 18	746,372 56	.....	.....	.....	746,372 56
11	Phares	(c) 75,588 51	.....	75,588 51	.....	75,588 51	.....	.....	.....	75,588 51
12	Divers (nos 18 à 24)	.....	.....	.....	610,575 56	610,575 56	.....	.....	.....	610,575 56
	Totaux, travaux publics.	13,807,747 92	106,909 08	13,914,657 00	5,802,424 61	19,717,081 61	1,509 92	43,058 65	7,559 19	19,769,209 37
	Grands totaux	92,746,384 01	106,909 08	92,853,293 09	31,751,322 47	124,604,615 56	1,509 92	43,058 65	7,559 19	124,656,743 32

(*a*) Y compris la somme de $395,826.28 pour dragage—provinces maritimes et Colombie-Britannique—maintenant répartie sur ces travaux.
(*b*) do 160,120.72 do do do do do

555,947.00

(*c*) Montant dépensé par le département des travaux publics.

Mem. :—Dépenses de construction, ainsi que ci-dessus			$92,853,293 09
A AJOUTER—Dépenses faites par le département de la marine et des pêcheries, savoir :—			
Phares		$1,110,624 14	
Bateaux à vapeur du gouvernement fédéral		186,250 66	
Subventions de chemins de fer		1,092,330 00	
			2,389,204 80
			95,242,497 89
Dépenses à même d'autres fonds que ceux du gouvernement, savoir :—			
Approfondissement du Saint-Laurent (entre Québec et Montréal)		1,705,840 58	
Havres	$1,776,044 48		
MOINS—compris ci-dessus	84,075 75		
		1,691,968 73	
			3,397,809 20
Total des dépenses de construction, etc.			$98,640,307 09

Récapitulation des dépenses de construction et amélioration des ouvrages publics du Canada, depuis qu'ils ont été commencés à venir jusqu'au 30 juin 1882.

Numéro.	Noms des ouvrages.	Dépenses du gouvernement.			Autres dépenses que celles du gouvernement.			Grand total des dépenses jusqu'au 30 juin 1882.
		Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total de la dépense du gouvernement.	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Dépense totale, à même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	34,146,260 66	56,583,401 82	90,729,662 48	.....	.....	.....	90,729,662 48
2	Canaux	18,797,913 90	23,447,564 27	42,245,478 17	4,459,664 67	1,705,840 58	6,165,505 25	48,410,983 42
	Totaux, ch. de fer et canaux..	52,944,174 56	80,030,966 09	132,975,140 65	4,459,664 67	1,705,840 58	6,165,505 25	139,140,645 90
3	Edifices publics	4,183,460 89	7,286,432 12	11,469,893 01	.....	9,933 33	9,933 33	11,479,826 34
4	Ports et brise-lames	2,393,860 54	(a) 3,653,091 79	6,046,952 33	52,038 67	1,776,044 48	1,828,083 15	7,875,035 48
5	Amélioration des rivières	28,354 33	(b) 678,609 03	706,963 36	.....	7,400 00	7 400 00	714,363 36
6	Dragueurs	135,472 43	309,929 28	445,401 71	.....	.....	.....	445,401 71
7	Glissoires et estacades	1,346,652 67	305.110 26	1,651,762 93	.....	.....	.....	1,651,762 93
8	Chemins et ponts	481,554 52	1,138,936 55	1,620,491 07	.....	5,500 00	5,500 00	1,625,991 07
9	Lignes télégraphiques	.....	(c) 360,050 38	360,050 38	.....	.....	.....	360,050 38
10	Phares	1,685,990 84	1,186,212 65	2,872,203 49	.....	.....	.....	2,872,203 49
11	Vapeurs fédéraux	305,784 40	(d) 186,250 66	492,035 06	158,456 00	.....	158,456 00	650,491 06
	Totaux, travaux publics	10,561,130 62	15,104,622 72	25,665,753 34	210,494 67	1,798,877 81	2,009,372 48	27,675,125 82
	Grand totaux	63,505,305 18	95,135,588 81	158,640,893 99	4,670,159 34	3,504,718 39	8,174,877 73	166,815,771 72

(a) Y compris $395,826 28 pour dragage—provinces maritimes et Colombie-Britannique—maintenant répartie sur les ouvrages ci-dessus.
(b) do 160,120 72 id id id

$555,947 00

(c) Sans compter la somme de $670,620.84, payée par le département des chemins de fer et canaux, et comprise dans le coût du ch. de fer du Pacifique.

(*d*) Cette dépense a été faite par le département de la marine et des pêcheries sous la direction duquel avaient été placés les bateaux à vapeur du gouvernement lors de la confédération. Elle a servi à l'achat ou à la construction des bateaux à vapeur ci-dessous mentionnés, ainsi que le font voir les comptes publics pour les années suivantes, savoir :

—	1876.		1877.		1881.		Total.
	II	$ cts.	II	$ cts.	II	$ cts.	$ cts.
Achat du bateau à vapeur *Glendon*	175	20,000 00	.....	.....	.....	.....	20,000 00
do do *Newfield*	175	64,997 23	.....	.....	.....	.....	64,997 23
Construction do *Northern Light*	175	16,241 26	164	46,078 84	.....	.....	62,320 10
Achat do *Foxhound*	.....	.....	.....	.....	197	38,933 33	38,933 33
		101,238 49		46,078 84		38,933 33	186,250 66

Memo. :—Dépense—avant la confédération—		
Fonds du gouvernement	$63,505,305 18	
Autres fonds	4,670,159 34	
		$68,175,464 52
Depuis la confédération—		
Fonds du gouvernement	$95,135,588 81	
Autres fonds	3,504,718 39	
		98,640,307 20
Total des dépenses comme ci-dessus		$166,815,771 72

TABLEAU GÉNÉRAL indiquant les montants dépensés dans chaque province pour l
cement jusqu'au

Numéro.	Ouvrages.	Nouvelle-Ecosse.	lle du Prince-Edouard. Entrée dans la confédération le 1er juillet 1871.	Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	15,653,099 13	3,466,990 60	16,942,454 66
2	Canaux	653,321 12	.....	44,387 53
	Totaux, chemins de fer et canaux	16,306,420 25	3,466,990 60	16,986,842 19
3	Edifices publics	164,110 00	75,253 68	1,248,672 00
4	Ports et brise-lames	906,491 69	580,077 82	589,538 80
5	Améliorations des rivières	79,869 38	36,704 18	119,769 06
6	Dragueurs	120,044 76	23,582 07	105,044 66
7	Glissoires et estacades	.....	.....	.....
8	Chemins et ponts	.....	.....	2,368 34
9	Télégraphes	67,945 88	.....	13,940 00
10	Phares	397,359 30	52,619 45	157,126 75
11	Vapeurs fédéraux	162,622 76	162,622 76	162,622 77
	Totaux, ouvrages publics	1,898,443 66	929,859 96	2,399,082 38
	Grands totaux	18,204,863 91	4,396,850 56	19,385,924 57

*Y compris la somme de $1,705,840.58, montant dépensé par les commissaires du port de Montréal
1873 au 31
†Y compris la somme de $1,560,918.65, montant dépensé par les commissaires du port de Montréal

$3,266,759 23

construction et l'amélioration des ouvrages publics du Canada, depuis leur commen-
30 juin 1882.

Québec.	Ontario.	Entrée dans la confédération. 15 juillet 1870. Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	20 juillet 1871, Colombie-Britannique.	Divers non répartis à aucune des provinces.	Total.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
15,450,429 60	26,285,513 17	5,641,181 85	2,715,811 86	4,574,181 61	.....	90,729,662 48	1
*17,971,742 76	29,698,970 69	.....	326,675 65	.....	9,885 67	48,410,983 42	2
33,422,172 36	55,984,483 86	5,641,181 85	2,748,487 51	4,574,181 61	9,885 67	139,140,645 90	
2,598,637 45	6,473,663 03	326,247 47	228,135 40	260,473 98	104,633 33	11,479,826 34	3
†3,245,803 13	2,462,322 53	223 39	.....	84,494 87	6,083 35	7,875,035 48	4
307,867 28	119,572 49	17,364 96	714 48	32,501 53	.....	714,363 36	5
37,374 00	59,658 37	.....	.....	99,697 96	.....	445,401 71	6
1,009,594 17	642,168 76	.....	.....	.....	.....	1,651,762 93	7
525,068 48	732,249 72	366,304 53	.....	.....	.....	1,625,991 07	8
180,958 74	.....	72 00	.....	89,879 49	7,254 27	360,050 38	9
1,502,105 06	713,600 41	1,590 86	.....	44,167 04	4,634 62	2,872,203 49	10
162,622 77	.....	.....	.....	.....	.....	650,491 06	11
9,570,031 08	11,203,235 31	711,803 21	228,849 88	611,214 77	122,605 57	27,675,125 82	
42.992,203 44	67,187,719 17	6,352,985 06	2,977,337 39	5,185,396 38	132,491 24	166,815,771 72	

et payé à même leurs propres fonds, à compte du dragage entre Québec et Montréal, du 1er [illegible] décembre 1881.
et payé à même leurs propres fonds à compte de travaux du port, du 1er juillet 1868 au 30 juin 1882

ANNEXE No 43½.

PORTS ET BRISE-LAMES.

NOUVELLE-ECOSSE.

1852—1867.

ANNEXE No 43½.

(N° 36833.)

ETAT indiquant les dépenses faites par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour des travaux de havres, etc.; avant la confédération, 1er juillet 1867.

TABLEAU N° I.—1852 A 1861.

Numéro.	Localités.	1852.	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	Totaux, 1852-61, à reporter.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Rivière d'Allen					80 00						80 00
2	Jetée d'Arisaig		800 00	800 00	800 00	800 00	800 00		60 00	60 00	400 00	4,520 00
3	Anse du Moulin Barnaby			200 00								200 00
4	Creek du Bar			40 00								40 00
5	Havre de Baxter					305 40	94 60			49 90		449 90
6	Rivière à l'Ours			100 00			160 00			40 00		300 00
7	Anse Belliveau	200 00	300 00	400 00	400 00	660 00						1,960 00
8	Birchtown										30 00	30 00
9	Bridgeport			60 00								60 00
10	Creek Canada		225 81		400 00	413 79	357 21					1.396 81
11	Anse du Cap	120 00	160 00		200 00	400 00			80 00	80 00		1,040 00
12	Cheverie					200 00					100 00	300 00
13	Jetée du Ruisseau de Chipman								160 00			160 00
14	Anse de la Chute				300 00	300 00						600 00
15	Pointe de l'Eglise					520 00	135 66		80 00			735 66
16	Rivière Clyde			100 00								100 00
17	Comeauville						440 00				100 00	540 00
18	Anse de Cranberry Head								80 00		80 00	160 00
19	Lac de Darling								80 00			80 00
20	Digby		100 00		220 00	89 34					2,500 00	2,909 34
21	Rivière de l'Est					3,482 67	517 33					4,000 00
22	Quai de Fisher's Grant					120 00						120 00
23	Fort Lawrence						100 00					100 00
24	Croix des Français	88 00	87 50	400 00	800 00							1,375 50
25	Anse de Gate		500 00		620 00							1,120 00
26	Quai de Givan				200 00	769 24	171 34					1,140 58
27	Anse de Griffin								60 00	80 00		140 00
28	Anse Verte								80 00	80 00		160 00
29	Groscoque	200 00	200 00	200 00	400 00	600 00	400 00					2,000 00
30	Havre de Hall		67 00		539 54		221 20					827 74
31	Horton						100 00					100 00

32	Rivière Jordan				120 00	80 00						200 00
33	Quai de la Petite Rivière				236 00	400 00						636 00
34	Havre de Liverpool		400 00			800 00	80 00					1,280 00
35	Margaretville		800 00			800 00						1,600 00
36	Rivière Margaree					200 00	715 90			84 08		999.98
37	Merigomish				40 00							40 00
38	Minudie						800 00					800 00
39	Montegan					600 00	440 00				260 00	1,300 00
40	Jetée de Murray Mill Brook							200 00				200 00
41	Ruisseau d'Ogilvie	200 00		300 00	400 00		400 00					1,300 00
42	Havre de Pictou						871 14					871 14
43	Plaister						400 00					400 00
44	Baie Plaisante		400 00						200 00		200 00	800 00
45	Havre de Port-Hood					531 75	3,763 25		174 25			4,475 25
46	Porter Point									200 00	445 00	645 00
47	Port-Williams						253 35					253 35
48	Havre de Pubnico	40 00					40 00					80 00
49	Rivière Roseway				100 00	122 00						222 00
50	Jetée de Safe Harbour						74 25					74 25
51	Short Beach				200 00							200 00
52	Rivière Sissiboo				580 50		150 00					730 50
53	Creek Sonier										120 00	120 00
54	Havre de Tracadie		400 00	400 00	399 34							1,199 34
55	Anse à la Truite					417 00	542 30					959 30
56	Rivière Tusket				200 00					100 00		300 00
57	Yarmouth							654 20				654 20
58	Anse à la Baleine					280 00						280 00
59	Havre de Whitehead					80 00						80 00
60	Rivière Windsor				100 00	100 00						200 00
	Totaux	848 00	4,440 31	3,000 00	7,255 38	13,151 19	12,032 53	854 20	1,054 25	773 98	4,235 00	47,644 84

ÉTAT indiquant les dépenses faites par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour des travaux de havre, etc., avant la Confédération, 1er juillet 1867.

TABLEAU II.—1862 A 1867.

Numéro.	Localités.	Report, de 1852 à 1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866.	1867.	Grands totaux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Rivière Abraham					75 00			75 00
2	Rivière d'Allen	80 00							80 00
3	Annapolis					2,180 00			2,180 00
4	Havre d'Antigonish			2,000 00	4,000 00	3,250 00	2,117 35		11,367 35
5	Rivière Argyle				60 00				60 00
6	Jetée d'Arisaig	4,520 00			4.000 00	1,000 00	34 00	1,326 00	10,880 00
7	Back Harbour						100 00		100 00
8	Anse du Moulin Barnaby	200 00							200 00
9	Creek du Bar	40 00							40 00
10	Ruisseau Bartlet					200 00		300 00	500 00
11	Havre de Baxter	449 90							449 90
12	Beach Meadows						100 00		100 00
13	Rivière à l'Ours	300 00					400 00	100 00	800 00
14	Rivière aux Castors						400 00		400 00
15	Anse Belliveau	1,960 00		400 00					2,360 00
16	Grand-Havre						64 00		64 00
17	Grand-Etang						300 00		300 00
18	Birchtown	30 00							30 00
19	Ruisseau Bolson				200 00				200 00
20	Ruisseau Boolser					200 00			200 00
21	Bridgeport	60 00							60 00
22	Grande-Anse						400 00		400 00
23	Brooklyn						1,333 00	665 78	1,998 78
24	Ruisseau de Brown						600 00	400 00	1,000 00
25	Brulé				200 00	400 00			600 00
26	Canada Creek	1,396 81			200 00			400 00	1,996 81
27	Havre de Canso				60 00		100 00		160 00
28	Anse du Cap	1,040 00							1,040 00
29	Cap Mabou						550 55		550 55
30	Lac Catalogue					300 00			300 00
31	Cheverie	300 00							300 00
32	Jetée du Ruisseau de Chipman	160 00							160 00
33	Anse de la Chute	600 00							600 00
	Pointe de l'Eglise	735 66				200 00	200 00		1,135 66

35	Rivière Clyde	100 00			60 00	140 00		250 00	550 00
36	Cocaigne					100 00			100 00
37	Comeauville	540 00			200 00	200 00	300 00		1,240 00
38	Baie des Vaches					2,000 00	8,000 00		10,000 00
39	Anse de Cranberry Head	160 00						150 00	310 00
40	Lac de Darling	80 00							80 00
41	Digby	2,909 34	1,748 00		3,361 40			250 00	8,268 74
42	Rivière de l'Est	4,000 00				100 00			4,100 00
43	Quai de Fisher's Grant	120 00							120 00
44	Fort Lawrence	100 00							100 00
46	Croix des Français	1,375 50	631 14	168 86					2,175 50
47	Anse de Gate	1,120 00							1,120 00
48	Quai de Givan	1,140 58							1,140 58
49	Anse Griffin	140 00							140 00
50	Anse Verte	160 00				200 00		341 00	701 00
51	Groscoque	2,000 00				200 00	200 00		2,400 00
52	Havre de Hall	827 74							827 74
53	Anse au Hareng					250 00			250 00
54	Horton	100 00							100 00
55	Jardins des Sauvages				600 00				600 00
56	Cie de charbon Intercoloniale						500 00		500 00
57	Rivière Jordan	200 00			200 00				400 00
58	Havre de Petit Arichat						1,000 00	4,000 00	5,000 00
59	Quai de la Petite-Rivière	636 00							636 00
60	Havre de Liverpool	1,280 00			4,400 00		2,300 00		7,980 00
61	Rochers aux Homards			300 00	855 66	326 69			1,482 35
62	Eau-Basse				3,000 00				3,000 00
63	Lunenburg						250 00		250 00
64	Passage de Maccaleur						1,600 00		1,600 00
65	McAuley				2,000 00				2,000 00
66	Margaretville	1,600 00	500 00						2,100 00
67	Rivière Margaree	999 98							999 98
68	Merigomish	40 00					150 00		190 00
69	Rivière Mételghan			200 00	400 00	400 00		400 00	1,400 00
70	Minudie	800 00							800 00
71	Havre de la Mélasse				300 00		133 84		433 84
72	Havres de la Mélasse et de Cole					66 16			66 16
73	Montegan	1,300 00	333 27						1,633 27
74	Rivière de Murray Mill Brook	200 00							200 00
75	Havre de Neil			123 68			333 00	667 00	1,123 68
76	Nesse Ledge					500 00			500 00
77	Jetée de la Pointe du Chêne					483 00	517 00		1,000 00
78	Ruisseau d'Ogilvie	1,300 00							1,300 00
79	Havre de Pictou	871 14			267 00			400 00	1,538 14
80	Plaister	400 00							400 00
81	Anse Plaisante	800 00							800 00
82	Port George			268 00					268 00
	A reporter	37,172 65	3,212 41	3,460 54	24,364 06	12,770 85	21,982 74	9,649 78	112,613 03

ETAT indiquant les dépenses faites par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour des travaux de havre, etc, etc.—*Suite.*

TABLEAU II, 1862 à 1867.

Numéro.	Localité.	Reporté de 1852 à 1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866.	1867	Grands totals
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	37,172 65	3,212 41	3,460 54	24,364 06	12,770 85	21,982 74	9,649 78	112,613 03
83	Havre de Port-Hood	4,474 25					19,543 40	500 00	24,517 65
84	Pointe Porter	645 00							645 00
85	Port-Williams	253 35					298 63		551 98
86	Havre de Pubnico	80 00							80 00
87	Rivière Dennis					236 00			236 00
88	Rivière Philippe						100 00		100 00
89	Rivière Roseway	222 00				100 00			322 00
90	Baie Round						40 00		40 00
91	Jetée de Safe Harbour	74 25							74 25
92	Saulnierville					300 00	1,300 00	300 00	1,900 00
93	Havre de Shelburne						400 00		400 00
94	Short Beach	200 00							200 00
95	Rivière Sissiboo	730 50					300 00		1,030 50
96	Somerville						540 00		540 00
97	Creek Sonier	120 00							120 00
98	Sainte-Anne						300 00		300 00
99	Rivière Ste-Croix						40 00		40 00
100	Rivière Sainte-Marie						340 00	200 00	540 00
101	Havre de Tracadie	1,199 34					7,500 00	4,572 87	13,272 21
102	Anse à la Truite	959 30							959 30
103	Rivière Tusket	300 00		389 93	60 00	200 00			949 93
104	Young's-Landing						1,000 00		1,000 00
105	Yarmouth	654 20							654 20
106	Anse de la Baleine	280 00							280 00
107	Havre de Whitehead	80 00							80 00
108	Rivière Windsor	200 00							200 00
109	Wise Ledge						1,000 00		1,000 00
	Grands totaux	47,644 84	3,212 41	3,850 47	24,424 06	13,606 85	54,684 77	15,222 65	162,646 05

TABLEAU SYNOPTIQUE des dépenses faites pour les ponts et les chemins, par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, avant la confédération,—1er juillet 1867.

Année.	Chemins et ponts.	Chemin.		Grands totaux.
		Avances.	Indemnité.	
	$	$	$	$
1852	485,582 45	4,910 92	5,314 65	495,808 02
1853	558,912 32	5,303 57	3,237 54	567,453 43
1854	776,800 50	10,432 84	3,482 85	790,716 19
1855	6,231 94	7,215 80	3,540 87	16,988 61
1856	167,648 88	4,716 83	3,597 00	175,962 71
1857	160,048 90	8,783 96	1,549 65	170,382 51
1858	101,319 60	4,196 55	2,840 87	108,357 02
1859	100,775 06	9,143 14	1,859 55	111,777 75
1860	88,629 95	14,801 40	423 76	103,855 11
1861	100,341 34	17,705 36	323 46	118,370 16
1862	94,327 75	12,094 63	274 29	106,696 67
1863	124,450 77	12,314 18	346 85	137,111 80
1864	187,084 73	10,840 90	14 00	197,939 63
1865	254,300 58	47,039 81	621 50	301,961 89
1866	176,550 47	13,029 96	326 95	189,907 38
1867	46,478 85	22,911 28	300 30	69,690 43
	3,429,484 09	205,441 13	28,054 09	3,662,979 31

ANNEXE No 44.

HAUTEURS DE DIFFÉRENTS POINTS DANS LA VILLE DE QUÉBEC

AU-DESSUS DU

SAINT-LAURENT, A MARÉE BASSE.

ANNEXE No. 44.

(N° 36028.)

HAUTEURS DE DIFFÉRENTS POINTS DANS LA VILLE DE QUÉBEC, AU-DESSUS DU SAINT-LAURENT, À MARÉE BASSE.

Noms des endroits.	Hauteur en pieds.
Petit Glacis, des escaliers de Champlain	87·70
Porte de Prescott, (en dehors des murs)	116.86
Palais de l'archevêque, du terrain	143·00
Cathédrale catholique romaine, du trottoir vis-à-vis de la grande porte	152·84
Cathédrale anglaise, du terrain	175·00
Terrasse Durham, Dufferin ou Frontenac	182·34
Commissariat	195·70
Monument de Wolfe et Montcalm	205·00
Porte du Palais	68·35
Porte Saint-Jean	147·00
Porte Saint-Louis	232·75
La citadelle	333·33

ANNEXE No 45.

TABLEAUX DES MESURES ANGLAISES ET FRANÇAISES, ETC

EN USAGE AU CANADA, Etc.

ANNEXE No 45.

(N° 36029.)

MESURES DONT ON SE SERT DANS LE BAS-CANADA.

Les mesures dont on se sert dans les parties seigneuriales du Canada sont celles de France, tandis que dans les townships on a adopté les mesures types d'Angleterre. Le rapport que ces mesures ont entre elles est généralement peu compris, et pour les avoir confondues dans des actes judiciaires, et même dans des actes de la législature, il en est souvent résulté pour le pays beaucoup d'inconvénients, et un grand nombre de procès. C'est pour remédier (autant que possible) à ces maux que les tableaux suivants ont été composés.

Pour établir le rapport qu'ont entre eux le pied de Paris et le pied anglais, l'on s'est arrêté à celui que donnent les *Philosophical Transactions*, vol. 58, page 326, comme étant la meilleure autorité. Il ressort de là que 1,000 pieds français valent 1,065·75 pieds anglais. Pendant quelques années, dans la province d'Ontario, on a tenu la différence pour plus grande que l'analogie ci-dessus ne la donne; et l'on considérait que 1,068 pieds anglais valaient 1,000 pieds de Paris. Toutefois, cette dernière proportion a été reconnue décidément inexacte, et le soin avec lequel on a constaté celle établie dans les *Philosophical Transactions* ne peut laisser de doute sur son exactitude supérieure.*

Les dénominations de mesures de distance françaises introduites dans les tableaux sont les lieues, les arpents, les perches, les pieds et les pouces; dans les mesures de superficie, les seules mesures françaises sont les arpents et les perches, tels qu'appliqués à la mesure de terre avec les parties décimales de la dénomination moindre employée dans les équivalents, chaque fois qu'ils peuvent se rencontrer dans les mesures de l'une et l'autre espèce.

Bien que la toise soit beaucoup en usage parmi les géomètres pratiques en France, on en parle rarement au Canada, excepté dans la mesure des solides ou des volumes; par conséquent elle n'a pas été incluse dans celles qui figurent aux tableaux. La toise se compose de six pieds français, soit du tiers d'une perche; il est ainsi facile d'en établir la valeur par les tableaux, en prenant son équivalant dans toute autre dénomination donnée.

Le tableau suivant pourra être utile à ceux qui ne connaissent pas familièrement les mesures françaises:—

Pouces.		Pieds.		Perches.		Arpents.		Lieue.
12	=	1						
216	=	18	=	1				
2,160	=	180	=	10	=	1		
181,440	=	3,240	=	840	=	84	=	1

* La propriété bien connue qu'ont différents métaux de se dilater ou de se contracter dans une température élevée ou basse comparée à celles auxquelles sont respectivement prises les mesures des pieds étalons de Londres et de Paris, a été cause que des gens ont appliqué au rapport ci-dessus entre la valeur réciproque de ces mesures, une nouvelle rectification suivant laquelle environ 1,065·79 pieds anglais équivaudraient à 1,000 pieds de Paris. L'extrême faiblesse de cette correction se réduisant moins d'une unité dans 26,000, on n'a pas cru devoir s'écarter des autorités générales dans la comp lation des tableaux.

TABLEAU I.—Pour convertir les pieds et les pouces français en pieds et pouces anglais, et en chaînes et chaînons statutaires anglais.

MESURES LINÉAIRES.

Français.		Anglais.				Français.	Anglais.			
Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pouces.	Chaînes.	Chaînons.	Pieds.	Pieds.	Pouces.	Chaînes.	Chaînons.
.....	1	.....	1·066	0	·135	14	14	11·046	0	22·607
.....	2	.....	2·132	0	·269	15	15	11·835	0	24·222
.....	3	.....	3·197	0	·404	16	17	0·624	0	25·836
.....	4	.....	4·263	0	·538	17	18	1·413	0	27·451
.....	5	.....	5·329	0	·673	18	19	2·202	0	29·066
.....	6	.....	6·395	0	·807	19	20	2·991	0	30·681
.....	7	.....	7·460	0	·942	20	21	3·780	0	32·295
.....	8	.....	8·526	0	1·077	30	31	11·670	0	48·443
.....	9	.....	9·592	0	1·211	40	42	7·560	0	64·591
.....	10	.....	10·658	0	1·346	50	53	3·450	0	80·739
.....	11	.....	11·723	0	1·480	60	63	11·340	0	96·886
1	.....	1	0·789	0	1·615	70	74	7·230	1	13·034
2	.....	2	1·578	0	3·230	80	85	3·120	1	29·182
3	.....	3	2·367	0	4·844	90	95	11·010	1	45·330
4	.....	4	3·156	0	6·459	100	106	6·900	1	61·477
5	.....	5	3·945	0	8·074	200	213	1·800	3	22·955
6	.....	6	4·734	0	9·689	300	319	8·700	4	84·432
7	.....	7	5·523	0	11·303	400	423	3·600	6	45·909
8	.....	8	6·312	0	12·918	500	532	10·500	8	7·386
9	.....	9	7·101	0	14·533	600	639	5·400	9	68·864
10	.....	10	7·890	0	16·148	700	746	0·300	11	30·341
11	.....	11	8·679	0	17·762	800	852	7·200	12	91·818
12	.....	12	9·468	0	19·377	900	959	2·100	14	53·295
13	.....	13	10·257	0	20·992	1,000	1,065	9·000	16	14·773

1ER EXEMPLE.

Dans 360 pieds 10 pouces, mesure française, combien y a-t-il de pieds anglais?

		Pieds.	Pouces.
300 pieds	=	319	8·70
60 "	=	63	11·34
10 pouces	=	.....	10·66
Réponse.		384	6·70

2E EXEMPLE.

Dans 13 pieds 11 pouces, mesure française combien y a-t-il de chaînes et de chaînons?

		Chaînes.	Chaînons.
13 pieds	=	0	20·992
11 pouces	=	...	1·480
Réponse.....		0	22·472

TABLEAU II.—Pour convertir les pieds et les pouces anglais en pieds et pouces français.

Mesures linéaires.							Observations.
Anglais.		Français.		Anglais	Français.		
Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pouces.	Pieds.	Pieds.	Pouces.	
.....	1	.....	0·94	10	9	4·60	
.....	2	.....	1·88	20	18	9·19	
.....	3	.....	2·81	30	28	1·79	
.....	4	.....	3·75	40	37	6·39	
.....	5	.....	4.69	50	46	10·98	
.....	6	.....	5·63	60	56	3·58	
.....	7	.....	6·57	70	65	8·18	
.....	8	.....	7·51	80	75	0·77	
.....	9	.....	8·44	90	84	5·37	
.....	10	.....	9·38	100	93	9·97	
.....	11	.....	10·32	200	187	7·94	
1	.....	.....	11·26	300	281	5·90	
2	.....	1	10·52	400	375	3·87	
3	.....	2	9·78	500	469	1·84	
4	.....	3	9·04	600	562	11·81	
5	.....	4	8·30	700	656	9·77	
6	.....	5	7·56	800	750	7·74	
7	.....	6	6·82	900	844	5·71	
8	.....	7	6·08	1,000	938	3·68	
9	.....	8	5·34				

EXEMPLE.

Dans 384 pieds, 6 7-10 pouces, mesure anglaise, combien y a-t-il de pieds, etc., mesure française.

		Pieds.	Pouces.
300 pieds	=	281	5·90
80 do	=	75	0·77
4 do	=	3	9·04
6 pouces	=	...	5·63
7-10 do	=	...	66
Réponse		360	10·00

☞ Voir la réciproque de cet exemple à la fin de la table n° 1

TABLEAU III.—Pour convertir les lieues, arpents et perches, mesure française, en milles, chaînes et chaînons, mesure anglaise.

MESURE LINÉAIRE.

Mesure française.		Mesure anglaise.			Français.		Anglais.		
Arpents.	Perches.	Milles.	Chaînes.	Chaînons.	Lieues.	Arpents.	Milles.	Chaînes.	Chaînons.
.....	1	.....	.....	29·07	.....	60	2	14	39·54
.....	2	.....	.....	58·13	.....	70	2	43	46·14
.....	3	.....	.....	87·20	.....	80	2	72	52·73
.....	4	.....	1	16·26	1	.....	3	4	15·36
.....	5	.....	1	45·33	2	.....	6	8	30·73
.....	6	.....	1	74·40	3	.....	9	12	46·09
.....	7	.....	2	03·46	4	.....	12	16	61·45
.....	8	.....	2	32·53	5	.....	15	20	76·81
.....	9	.....	2	61·59	6	.....	18	24	92·18
1	.....	.....	2	90·66	7	.....	21	29	07·54
2	.....	.....	5	81·32	8	.....	24	33	22·90
3	.....	.....	8	71·98	9	.....	27	37	38·26
4	.....	.....	11	62·64	10	.....	30	41	53·63
5	.....	.....	14	53·30	20	.....	61	3	07·25
6	.....	.....	17	43·95	30	.....	91	44	60·88
7	.....	.....	20	34·61	40	.....	122	6	14·51
8	.....	.....	23	25·27	50	.....	152	47	68·14
9	.....	.....	26	15·93	60	.....	183	9	21·76
10	.....	.....	29	6·59	70	.....	213	50	75·39
20	.....	.....	58	13·18	80	.....	244	12	29·02
30	.....	1	7	19·77	90	.....	274	53	82·64
40	.....	1	36	26·36	100	.....	305	15	36·27
50	.....	1	65	32·95					

EXEMPLE.

Dans 50 lieues, 70 arpents et 6 perches, mesure française, combien y a-t-il de milles, etc., mesure anglaise?

		Milles.	Chaînes.	Chaînons.
50 lieues	=	152	47	68·14
70 arpents	=	2	43	46·14
6 perches	=	.....	1	74·40
Réponse.....		155	12	88·68

TABLEAU IV.—Pour convertir les milles, chaînes et chaînons anglais, en lieues, arpents, perches et pieds français.

MESURE LINÉAIRE.

Anglais.			Français.				Anglais.			Français.			
Milles.	Chaînes.	Chaînons.	Lieues.	Arpents.	Perches.	Pieds.	Milles.	Chaînes.	Chaînons.	Lieues.	Arpents.	Perches.	Pieds.
.....	.....	1	.....	.....	.....	0·62	.....	50	.....	.....	17	2	0·41
.....	.....	2	.....	.....	.....	1·24	.....	60	.....	.....	20	6	7·69
.....	.....	2	.....	.....	.....	1·86	.....	70	.....	.....	24	0	14·98
.....	.....	4	.....	.....	.....	2·48	1	.....	.....	.....	27	5	4·26
.....	.....	5	.....	.....	.....	3·10	2	.....	.....	.....	55	0	8·52
.....	.....	6	.....	.....	.....	3·72	3	.....	.....	.....	82	5	12·77
.....	.....	7	.....	.....	.....	4·34	4	.....	.....	1	26	0	17·03
.....	.....	8	.....	.....	.....	4·96	5	.....	.....	1	53	6	3·29
.....	.....	9	.....	.....	.....	5·57	6	.....	.....	1	81	1	7·55
.....	.....	10	.....	.....	.....	6·19	7	.....	.....	2	24	6	11·80
.....	.....	20	.....	.....	.....	12·39	8	.....	.....	2	52	1	16·06
.....	.....	30	.....	.....	1	0·58	9	.....	.....	2	79	7	2·32
.....	.....	40	.....	.....	1	6·77	10	.....	.....	3	23	2	6·58
.....	.....	50	.....	.....	1	12·96	20	.....	.....	6	46	4	13·15
.....	.....	60	.....	.....	2	1·16	30	.....	.....	9	69	7	1·73
.....	.....	70	.....	.....	2	7·35	40	.....	.....	13	8	9	8·30
.....	.....	80	.....	.....	2	13·54	50	.....	.....	16	32	1	14·88
.....	.....	90	.....	.....	3	1·74	60	.....	.....	19	55	4	3·45
.....	1	.....	.....	.....	3	7·93	70	.....	.....	22	78	6	10·03
.....	2	.....	.....	.....	6	15·86	80	.....	.....	26	17	8	16·61
.....	3	.....	.....	1	0	5·78	90	.....	.....	29	41	1	5·18
.....	4	.....	.....	1	3	13·71	100	.....	.....	32	64	3	11·76
.....	5	.....	.....	1	7	3·64	200	.....	.....	65	44	7	5·51
.....	6	.....	.....	2	0	11·57	300	.....	.....	98	25	0	17·27
.....	7	.....	.....	2	4	1·50	400	.....	.....	131	5	4	11·03
.....	8	.....	.....	2	7	9·43	500	.....	.....	163	69	8	4·78
.....	9	.....	.....	3	0	17·35	600	.....	.....	196	50	1	16·54
.....	10	.....	.....	3	4	7·28	700	.....	.....	229	30	5	10·30
.....	20	.....	.....	6	8	14·56	800	.....	.....	262	10	9	4·05
.....	30	.....	.....	10	3	3·85	900	.....	.....	294	75	2	15·81
.....	40	.....	.....	13	7	11·13	1,000	.....	.....	327	55	6	9·57

EXEMPLE.

Dans 155 milles, 12 chaînes, 88-68-100ième chaînons, mesure anglaise, combien y a-t-il de lieues, etc., mesure française?

	L.	A.	P.	Pieds.
100 milles =	32	64	3	11·76
50 " =	16	32	1	14·88
5 " =	1	53	6	3·29
10 chaînes =		3	4	7·28
2 " =			6	15·86
80 chaî'ons =			2	13·54
8 " =				4·96
0·68 " =				0·43
Réponse =	50	70	6	0·00

TABLEAU V.—Pour convertir les arpents et perches, mesure française, en acres, roods et perches, mesure anglaise.

MESURE DE SUPERFICIE.

Français.		Anglais.			Français.	Anglais.		
Arpents	Perches.	Acres.	Roods.	Perches.	Arpents.	Acres.	Roods.	Perches.
.....	1	.....	.....	1·35	6	5	0	11·03
.....	2	.....	.....	2·70	7	5	3	26·21
.....	3	.....	.....	4·06	8	6	3	1·38
.....	4	.....	.....	5·41	9	7	2	16·55
.....	5	.....	.....	6·76	10	8	1	31·72
.....	6	.....	.....	8·11	20	16	3	23 44
.....	7	.....	.....	9·46	30	25	1	15·17
.....	8	.....	.....	10·82	40	33	3	6·89
.....	9	.....	.....	12·17	50	42	0	38 62
.....	10	.....	.....	13·52	60	50	2	30·34
.....	20	.....	.....	27·03	70	59	0	22 06
.....	30	.....	1	0·55	80	67	2	13·79
.....	40	.....	1	14·07	90	76	0	5·51
.....	50	.....	1	27·59	100	84	1	37·23
.....	60	.....	2	1·10	200	168	3	34·46
.....	70	.....	2	14·62	300	253	1	31·70
.....	80	.....	2	28·14	400	337	3	28 93
.....	90	.....	3	1·65	500	422	1	26·16
1	.....	.....	3	15·17	600	506	3	23·39
2	.....	1	2	30·34	700	591	1	20·62
3	.....	2	2	5·52	800	675	3	17 86
4	.....	3	1	20·69	900	760	1	15 09
5	.....	4	0	35·86	1,000	844	3	12·32

EXEMPLE.

Dans 320 arpents et 10 perches, mesure française, combien y a-t-il d'acres, etc. ?

		Acres.	Roods.	Perches.
300 arpents	=	253	1	31·70
20 do	=	16	3	23·44
10 perches	=	.....	.....	13·52
Réponse		270	1	28·66

TABLEAU VI.—Pour convertir les acres, roods et perches, mesure anglaise, en arpents et perches, mesure française.

MESURE DE SUPERFICIE.

Mesure anglaise.			Mesure française.		Mesure anglaise.	Mesure française.	
Acres.	Roods.	Perches.	Arpents.	Perches.	Acres.	Arpents.	Perches.
.....	.....	1	.....	0·74	8	9	46·94
.....	.....	2	.....	1·48	9	10	65·31
.....	.....	3	.....	2·22	10	11	83 67
.....	.....	4	.....	2·96	20	23	67·35
.....	.....	5	.....	3·70	30	35	51·02
.....	.....	6	.....	4·44	40	47	34·70
.....	.....	7	.....	5·18	50	59	18·37
.....	.....	8	.....	5·92	60	71	2·05
.....	.....	9	.....	6·66	70	82	85·72
.....	.....	10	.....	7·40	80	94	69·39
.....	.....	20	.....	14·80	90	106	53·07
.....	.....	30	.....	22·19	100	118	36·74
.....	1	.....	.....	29·59	200	236	73·48
.....	2	.....	.....	59·18	300	355	10·23
.....	3	.....	.....	88 78	400	473	46·97
1	.....	.....	1	18·37	500	591	83·71
2	.....	.....	2	36·73	600	710	20·45
3	.....	.....	3	55·10	700	828	57 19
4	.....	.....	4	73·47	800	946	93·94
5	.....	.....	5	91·84	900	1,065	30·68
6	.....	.....	7	10·20	1,000	1,183	67·42
7	.....	.....	8	28·57			

EXEMPLE.

Dans 270 acres, 1 rood et 28-66-00 perches, mesure anglaise, combien y a-t-il d'arpents, etc. ?

		Arpents.	Perches.
200	acres	=236	73·48
70	do	= 82	85·72
1	rood	=	29·59
20	perches	=	14·80
8	do	=	5·92
66-100	do	=	49
	Réponse	320	10·00

Voir la réciproque de cet exemple à la fin du tableau n° 5.

MESURES TYPES IMPÉRIALES.

Dans le système, adopté en Angleterre le 1er janvier 1826, les mesures légales d'étendue et de poids sont conservées comme avant; mais diverses mesures pour les grains, le vin et la bière dont on se servait précédemment, sont remplacées par une nouvelle mesure de capacité appelée le "gallon type impérial," qui contient 277·274 pouces cubes, ou 10 lbs. avoir-du-poids, d'eau distillée, à 62° Fahrenheit, le baromètre étant à 30 pouces. Les tableaux suivants font voir les étalons impériaux, ainsi que leurs multiples et divisions ordinaires.

I.—MESURES DE LONGUEUR.

12	pouces	=	1 pied.
3	pieds	=	1 verge.
5½	verges	=	1 perche.
40	perches	=	1 furlong.
8	furlongs ou 1,760 verges	=	1 mille.

La main vaut 4 pouces; l'aune anglaise vaut 45 pouces; le pas géométrique vaut 5 pieds et la brasse en vaut 6. Le degré géographique vaut 60 milles marins, ou 69,160 milles statutaires à l'équateur. En mesure de terre, la chaîne de 100 chaînons vaut 66 pieds.

II.—MESURES DE SURFACE.

144	pouces carrés	=	1 pied carré.
9	pieds carrés	=	1 verge carrée.
30¼	verges carrées ou 282½ pieds carrés	=	1 perche carrée.
40	perches carrées	=	1 rood.
4	roods, ou 4,840 verges carrées	=	1 acre.

Et 640 acres font 1 mille carré.

III.—MESURES DE CAPACITÉ.

I.—Mesures générales de solidité.

1,728	pouces cubes	= 1 pied cube.
27	pieds cubes	= 1 verge cube.
La mesure de tonne		= 8 barils ou 4 pieds cubes.

II.—Mesures pour les liquides, les grains et les matières sèches.

8·665	pouces cubes	=	1 roquille, impériale anglaise.
4	roquilles	=	1 chopine.
2	chopines	=	1 pinte.
4	pintes	=	1 gallon.
2	gallons	=	1 peck.
4	pecks	=	1 boisseau.
8	boisseaux	=	1 quarter.

On se sert du peck, du boisseau et du quarter pour les matières sèches seulement; en outre, il y a le coom = 4 boisseaux; le wey, ou charge = 5 quarters; et le laste = 2 charges, ou 10 quarters.

Dans la mesure de bière, le baril contient 4 firkins ou 36 gallons; et le hogshead contient 1½ baril ou 54 gallons.

SYSTÈME MÉTRIQUE DE POIDS ET MESURES.

Les unités de mesure et de valeur avec leurs équivalents anglais.

1.	Le mètre est l'unité de	longueur,	=	1 vg. 0 pd. 3·3708 pcs.,	mes. angl.
2.	L'are "	surface,	=	119·6033 vgs. carrées,	"
3.	Le stère "	solidité,	=	1 vg. cub. 8·31658 pds. cub.	"
4.	Le litre "	capacité,	=	1·76077 chop.,	"
5.	Le gramme "	poids,	=	·56438 drg. avoir-du-poids,	"
6.	Le franc "	monnaie,	=	9⅗ pence,	"

Multiples de mesure, etc., du système métrique.

Déca signifie 10 fois, comme décamètre, ou 10 mètres.
Hecto " 100 " comme hectolitre, ou 100 litres.
Kilo " 1,000 " comme kilogramme, ou 1,000 grammes.
Myria " 10,000 " comme myriagramme, ou 10,000 "

Sous-multiples :

Déci signifie la 10e partie, comme décimètre, ou le 10e d'un mètre.
Centi " 100e " centilitre, ou le 100e d'un litre.
Milli " 1,000e " milligram., ou le 1,000e d'un gramme.

1. Le mètre ou unité de longueur = 1 = 39·3708 pouces, mesure anglaise.

Multiples :

Décamètre = 10 mètres, ou 10·9363 verges.
Hectomètre = 100 " ou 109·363 "
Kilomètre = 1,000 " ou 1093·63 "
Myriamètre = 10,000 " ou 10936·33 "

Sous-multiples :

Décimètre = $\frac{1}{10}$ " ou 3·937 pouces.
Centimètre = $\frac{1}{100}$ " ou ·3937 ".
Millimètre = $\frac{1}{1000}$ " ou ·03937 "

L'are ou unité de surface = 1 décamètre carré, ou 119·6033 verges carrées.

Multiples :

Décare = 10 ares, ou ·2473 acres.
Hectare = 100 " ou 2·4736 "

Sous-multiples :

Centiare = $\frac{1}{100}$ " ou 1·19603 verges carrées.

Le stère ou unité de solidité = 1 mètre cube, ou 35·316 pieds cubes.

Multiple :

Décastère = 10 stères, ou 353·166 pieds cubes.

Sous multiple :

Decistère = $\frac{1}{10}$ " ou 3·5316 "

Le litre ou unité de capacité = 1 décimètre cube, ou 1·76077 chop. angl.

Multiples :

Décalitre = 10 litres = 2·20096 gall. angl.
Hectolitre = 100 " = 22·00966 "
* Kilolitre = 1,000 " = 220·0966 "

Sous-multiples :

Décilitre = $\frac{1}{10}$ " = ·17607 chop. angl.
Centilitre = $\frac{1}{100}$ " = ·017607 "
Millilitre = $\frac{1}{1000}$ " = ·0017607 "

* Le kilolitre est le mètre cube.

Le gramme ou unité de poids = 15·432348 grains Troy.

—			Lbs.	Onces.	Gros.	Grains.
Multiples—						
Décagramme	= 10	grammes ou.....	.....	.....	6	10·32348
Hectogramme	= 100	do	.....	3	4	7·23487
Kilogramme	= 1000	do	2	8	3	0·3487
Myriagramme	= 10000	do	26	9	10	3·487
Sous-multiples—						
Décigramme	= $\frac{1}{10}$	do	.....	.....	.....	1·54323
Centigramme	= $\frac{1}{100}$	do	.....	.....	.....	·15432
Milligramme	= $\frac{1}{1000}$	do	.....	.....	.....	·01543

LE gramme ou unité de poids = 1 = ·56438 drachmes, avoir-du-poids.

—			Qtx.	Qrs.	Lbs.	Onces.	Drachmes.
Multiples—							
Décagramme =	10	grammes ou					5·6438
Hectogramme =	100	do				3	8·4383
Kilogramme =	1000	do			2	3	4·3830
Myriagramme =	10000	do			22	0	11·8304
Quintal =	100000	do	1	3	24	7	6 304
Millier =	1000000	do	19	2	20	9	15·04
Sous-multiples—							
Décigramme =	$\frac{1}{10}$	do					·056438
Centigramme =	$\frac{1}{100}$	do					·005643
Milligramme =	$\frac{1}{1000}$	do					·000564

LE franc ou unité de monnaie = 1 = $9\frac{3}{5}$ pence.

—	Multiples.	—	Sous-multiples.
Argent. ...	2 francs = £0 1s. $7\frac{1}{5}$d.	Argent.....	20 centimes = 2 pence.
	5 do = 0 4 0		50 do = $4\frac{4}{5}$ do
	5 do = 0 4 0	Bronze	1 do = environ $\frac{1}{2}$ farthing.
Or.	10 do = 0 8 0		2 do = 1 do
	20 do = 0 16 0		5 do = $\frac{1}{2}$ penny.
	50 do = 2 0 0		10 do = 1 do
	100 do = 4 0 0		

Les tableaux ci-dessus sont tirés des "diagrammes et tableaux synoptiques du système métrique de poids et mesures, avec leurs équivalents anglais," compilés et arrangés pour l'usage des écoles, par W. Rickard, LLD., Liverpool.

TABLEAU indiquant les dimensions que doit avoir une boîte pour contenir une quantité donnée, depuis un quarter jusqu'à une pinte.

Dimensions de la boîte en pouces, mesure anglaise.			Contenu, pouces cubes.	Equivalents, mesure impériale.
Longueur.	Largeur.	Profondeur.		
48	24	15·404	17,745·536	1 quarter = 8 boisseaux.
24	24	15·404	8,872·768	1 coomb = 4 do
16	16	8·665	2,218·192	1 boiss.
12	11	8·402	1,109·096	$\frac{1}{2}$ do
12	8	5·777	554·548	1 peck.
8	8	4·332	277·274	1 gallon.
8	4	4·332	138·637	$\frac{1}{2}$ do
4	4	4·332	69·318	1 pinte.

ANNEXE No 45½.

SUPERFICIE ET POPULATION DU GLOBE.

(N° 36782.)

ANNEXE No 45½.

SUPERFICIE et population du globe terrestre, compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Années de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hongrie	1880	240,940	37,741,434
	Belgique	"	11,373	5,519,844
	Iles britanniques et Gibraltar, Malte, etc	1881	121,237	35,422,407
	Bulgarie		27,538	2,000,000
	Danemark et Islande	1880	55,260	2,096,410
	France	1881	204,096	37,672,048
	Empire allemand	1880	208,744	45,194,177
	Grèce	1879	19,353	1,979,775
	Hollande	1880	13,679	4,270,098
	Italie	1881	114,408	28,459,451
	Monténégro		1,710	245,380
	Portugal	1879	35,812	4,745,124
	Roumanie		49,262	5,376,000
	Russie d'Europe	1882	2,074,686	84,851,886
	Servie	1879	18,767	1,670,000
	Espagne	"	19[illegible],775	16,623,389
	Suède et Norvège	1881	293,849	6,391,398
	Suisse	1880	15,991	2,846,102
	Turquie d'Europe		80,000	5,275,000
	Total		3,782,595	328,626,556
Asie	Afghanistan		278 600	2,500,000
	Arabie (Ind.)		1,500,000	3,265.000
	Bélouchistan		140,000	1,000,000
	Inde anglaise	1881	1,473,687	253,382,186
	Empire chinois		4,539,750	434,580,000
	Iles des Indes Orientales		786,500	34,500,000
	Autres Indes		873,151	36,504,250
	Turkistan indépendant		194,345	3,000,000
	Japon		147,629	35,925,313
	Perse		636,000	5,000,000
	Etablissements Portugais		7,134	877,500
	Russie d'Asie	1882	6,250,707	15,186,456
	Turquie do		729,981	17,536,465
	Total		17,557,284	843,257,170
Afrique	Abyssinie		158,000	3,000,000
	Algérie		123,000	2,870,000
	Afrique britannique du Sud		546,230	1,890,500
	Afrique mérid , y compris Somah et Gallas		4,000,000	50,000,000
	Egypte		870,000	17,400,000
	Côte d'Or, Sierra, Leone, etc	1881	17,609	669,966
	Libérie		50,000	1,500,000
	A reporter			

SUPERFICIE et population du globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
	Report			
Afrique—*Fin.*	Guinée inférieure		280,000	2,000,000
	Madagascar		228,570	3,000,000
	Maroc		260,000	6,000,000
	Etat libre d'Orange		42,470	50,000
	Etablissements Portugais		697,365	2,410,000
	Sahara		2,500,000	5,000,000
	Sénégambie		147,000	4,000,000
	Soudan		1,250,000	30,000,000
	Transvaal		114,360	700,000
	Tripoli		344,400	1,200,000
	Tunis		45,716	1,500,000
	Zanzibar		100,000	5,000,000
	Total		11,774,720	138,190,466
Amérique	Confédération Canadienne	1881	3,470,392	4,324,810
	Groënland		750,000	10,000
	Mexique		741,820	9,650,000
	Terreneuve	1874	40,200	161,389
	Etats-Unis	1880	3,603,884	50,152,866
			8,606,296	64,303,065
	Amérique Méridionale		164,900	2,600,000
	Indes Occidentales		150,000	4,500,000
	République Argentine	1880	1,357,896	2,540,000
	Bolivie		500,870	2,325,000
	Brésil		3,288,000	10,200,000
	Chili	1882	182,790	2,234,000
	Colombie		320,750	3,100,000
	Equateur		248,380	1,066,000
	Guiane	1881	178 370	341,800
	Patagonie		375,000	200,000
	Paraguay		56,700	293,844
	Pérou		503,380	3,374,000
	Uraguay	1880	69,800	450,000
	Vénézuela	1881	403,276	2,075,245
	Total		16,396,408	99,602,954
Australasie	Australie	1881	2,946,555	2,235,734
	Nouvelle-Zélande	"	106,260	489,993
	Tasmanie	"	26,215	115,705
	Total		3,079,030	2,841,432
Polynésie			350,000	30,000,000

RÉCAPITULATION.

Europe	environ	3,800,000	330,000,000
Asie	do	17,600,000	850,000,000
Afrique	do	11,800,000	140,000,000
Amérique	do	16,500,000	100,000,000
Australasie	do	3,100,000	3 000,000
Polynesie	do	350,000	30,000,000
	Grand total	53,150,000	1,453,000,000

POPULATION PAR RACES.

TIRÉE DE LA GÉOGRAPHIE DE KEITH JOHNSTON, LONDRES, 1880.

Race indo-germanique, ou arienne	550,000,000
" mongolique ou turanienne	635,000,000
" sémitique ou hamitique	65,000,000
" nègre et bantu	150,000,000
" hottentote et bosjemane	150,000
" malaise et polynésienne	35,000,000
" sauvage américaine	15,000,000
Total	1,450,150,000

POPULATION PAR RELIGIONS.

TIRÉE DE LA GÉOGRAPHIQUE DE KEITH JOHNSTON, LONDRES, 1880.

Chrétiens	375,000,000
Juifs	7,000,000
Mahométans	170,000,000
Boudhistes	503,000,000
Hindous	177,000,000
Payens et fétichistes	170,000,000
Divers et inconnus	48,000,000
Total	1,450,000,000

(*Voir* tableaux nos 19, 20, 21, de part. III, annexe n° 30, aux pages 885-886.)

J. A. PHILLIPS.

OTTAWA, 17 janvier 1883.

ANNEXE No 46.

SOMMAIRE

DU

RAPPORT GÉNÉRAL SUR LES TRAVAUX PUBLICS

DES

PROVINCES UNIES DU BAS ET DU HAUT-CANADA, MAINTENANT LES PROVINCES DE QUÉBEC ET D'ONTARIO, DEPUIS LEUR COMMENCEMENT JUSQU'À L'ÉPOQUE DE LA CONFÉDÉRATION, 1ER JUILLET 1867.

PAR

F. H. ENNIS,

Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No. 46

(N° 36030)

M MOIRE CONCERNANT LE RAPPORT GÉNÉRAL DU COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS, PUBLIÉ EN 1867.

Le rapport de 1867 a été préparé pendant l'administration de l'honorable J. C Chapais, en qualité de commissaire des travaux publics des provinces unies du Bas et du Haut-Canada.

Il contient l'historique et la description des ouvrages publics exécutés et projetés avant l'Union, 10 février 1841, et depuis cette époque jusqu'à la date de la confédération, 1er juillet 1867.

Les divers sujets qu'embrasse le rapport sont :—

1. Les canaux construits et le dragage fait dans le but d'éviter les battures et les rapides sur le fleuve Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'au lac Supérieur ; sur la route des rivières Ottawa et Rideau, depuis Montréal jusqu'à Kingston ; sur la rivière Richelieu et la route du lac Champlain, depuis Sorel, sur le Saint-Laurent, jusqu'à Albany, sur la rivière Hudson, et de là jusqu'à New-York ; sur le haut de l'Outaouais et la voie intérieure de navigation dans le district de la rivière Trent ;

Les avantages offerts par ces ouvrages et les améliorations nécessaires pour les mettre en état de faire face aux besoins croissants du trafic et de la navigation, et donner au commerce du pays l'impulsion propre à le développer complètement ;

Les canaux projetés pour étendre et améliorer la navigation intérieure, savoir :— Depuis le port de Montréal jusqu'au lac Champlain, ou canal de Caughnawaga ; depuis le même port, par la rivière des Outaouais, le lac Nipissingue et la rivière des Français, jusqu'au lac Huron, ou canal de l'Outaouais ; la tranchée à travers la péninsule entre la baie de Quinté et le lac Ontario, ou canal Murray ; et le canal de la rivière Trent ;

Les longueurs des canaux construits jusqu'à la date du rapport étaient comme suit :—

Dans le Bas-Canada	54·35	milles.
Dans le Haut-Canada	211·89	"
Total	266·24	"

Le coût jusqu'à cette date était :—

Pour le Bas-Canada, de	$6,912,308 24
Pour le Haut-Canada, de	16,188,747 01
Total	$23,101,055 25

2. Une énumération, en détail, de tous les travaux exécutés sur les eaux intérieures du pays, ainsi que des relevés de leur coût, savoir :—

Dans le Bas-Canada	$14,394 61
Dans le Haut-Canada.	13,959 72
Total	$28,354 33

3. Des états indiquant les dépenses faites pour la construction de havres et de jetées sur de nombreux points :—

Bas-Canada	$1,366,378 66
Haut-Canada	855,139 53
Total	$2,221,518 19

4. L'historique de la construction des phares, bouées et balises, avec états indiquant ce qu'ils ont coûté :—

Bas-Canada	$1,144,690 70
Haut-Canada	541,300 14
Total	$1,685,990 84

5. L'historique des glissoires, digues et estacades construites dans les régions des rivières Saguenay, Saint-Maurice des Outaouais, et Trent, pour faciliter le flottage du bois jusqu'à la mer—indiquant le coût de ces ouvrages, savoir :—

Bas-Canada	$748,783 18
Haut-Canada	597,869 49
Total	$1,346,652 67

6. Une liste complète et un résumé historique de tous les chemins et ponts construits et entretenus par le gouvernement et les commissaires, ainsi qu'un état indiquant la longueur de ces chemins, les dates auxquelles ils ont été achevés, ce qu'ils ont coûté, etc., etc.,- -la dépense étant :—

	Bas-Canada.	Haut-Canada.	Total.
Pour les chemins.	$3,760,381 25	$3,113,623 69	$6,874,004 94
Pour les ponts....	353,357 81	256,927 27	610,285 08
Total.....	$4,113,739 06	$3,370,550 96	$7,484,290 02

7. L'historique de tous les édifices publics, avec états indiquant ce qu'ils ont coûté :—

Dans le Bas-Canada	$4,094,687 85
Dans le Haut-Canada	5,141,872 85
Total	$9,236,560 70

8. Un état concernant les navires provinciaux employés pour le remorquage, pour le transport des malles, et généralement pour l'avancement des entreprises et des relations commerciales. Le coût total de ces services pour le Bas et le Haut-Canada s'est élevé à $507,712.83.

Le rapport est accompagné de neuf cartes indiquant la position géographique de l'Amérique britannique ; la situation topographique des divers canaux et ouvrages construits en vue de l'amélioration du Saint-Laurent et de ses tributaires, ainsi que des voies de communication par terre avec les provinces maritimes.

Les appendices annexés au rapport (au nombre de 72 et comprenant 615 pages) ont été fournis principalement par les ingénieurs et les surintendants auxquels avaient été confiés les divers travaux ; elles donnent des descriptions détaillées et suffisamment complètes de ces ouvrages.

Elles comprennent aussi une série de tableaux d'un grand intérêt, indiquant :—

1. Les variations mensuelles du niveau du Saint-Laurent et des grands lacs depuis leur ouverture,—près de 30 ans avant la date du rapport.

2. Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation par les canaux, depuis leur inauguration, ainsi qu'aux ports de Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1867.

3. Le mouvement du trafic par les canaux depuis leur ouverture, ainsi qu'aux principaux ports depuis 17 '4.

4. Le mouvement des bâtiments, des passagers et des marchandises sur chaque canal.

5. Les quantités de farine manufacturée sur les canaux de Lachine, de Williamsburg et de Welland.

6. Une comparaison des droits d'entrée et de sortie des bâtiments fréquentant les ports de Québec et de New-York, respectivement.

7. Le nombre et le tonnage des bâtiments arrivés à Québec chaque année depuis 1764, ainsi que le nombre et le tonnage des bâtiments construits à cet endroit depuis 1787 :—

Nombre de bâtiments construits, 3,416. Tonnage, 1,113,947.

8. Les distances entre les différents ports de mer de l'Amérique du Nord et Liverpool, le Hâvre, la Havane et Rio-Janeiro.

9. Des états relatifs aux phares, chemins, ponts et glissoires, ainsi qu'aux ouvrages sur la rivière Trent.

10. Des états indiquant les recettes et les dépenses au sujet des canaux, glissoires et autres ouvrages publiés de 1857 à 1867.

11. Un resumé des actes concernant les chemins et les barrières de péage dans le Bas-Canada, les ouvrages publics, etc., etc.

Les appendices n°s 23 et 70 renferment l'historique détaillé complet de chaque ouvrage public dans chacune des deux provinces du Bas et du Haut-Canada, depuis la cession du pays à l'Angleterre, en 1763, jusqu'à l'Union—le 10 février 1841—et depuis cette dernière date jusqu'au 1er juillet 1867, époque à laquelle eut lieu la confédération—y compris, outre les ouvrages construits par le gouvernement, les édifices publics, chemins de fer, asiles, hôpitaux, institutions de charité, etc., construits par des associations ou des compagnies privées.

L'appendice n° 70, qui comprend 133 pages, fait voir en détail les sommes dépensées par le département des travaux publics dans chaque province depuis 1863, savoir :—

Dans le Bas-Canada, $61,925,091.13, dont $43,276,252.42 pour 575¼ milles de chemins de fer ;

Dans le Haut-Canada, $120,450,260.70, dont $93,486,964.58 pour 1,393⅓ milles de chemins de fer.

Les dépenses pour les chemins de fer comprennent les déboursés faits par les compagnies.

La dépense faite par le gouvernement *seul*, depuis l'Union jusqu'au 30 juin 1867, a été comme suit, savoir :

	Bas-Canada.	Haut-Canada.	Total.
Coût de tous les ouvrages, les chemins de fer excep.	$17,489,896 61	$22,455 903 45	$39,945,800 06
Coût des chemins de fer..	7,098,893 26	13,165,906 75	20,264,800 01
	$24,588,789 87	$35.621,810 20	$60,210,600 07

Le coût total des hôpitaux, asiles des aliénés et institutions de charité a été comme suit :

	Bas-Canada.	Haut-Canada.	Total.
Coût total.....	$1,153,634 92	$655,346 30	$1,808,981 22
Subvention annuelle de la part du gouvernement, pour 1866.	154,600 99	197,557 05	352,158 04
Nombre de jours passés par des malades, etc., dans les institutions de chaque province, en 1866.....	1,432,974	722,080	2,155,054

Voir pages 586 à 593, appendice n° 70 du rapport général pour 1867.

Le rapport de 1867 et ses appendices sont indispensables à tous ceux qui désirent suivre l'historique des entreprises publiques du pays, et ils sont de la plus haute importance pour les personnes qui s'occupent de compilations statistiques, etc.

Ce fut le premier rapport complet publié par le département ; il fut commencé par l'honorable M. Chapais et préparé par l'ex-sous-ministre des Travaux publics, M. T. Trudeau, et par M. Baillairgé, le sous-ministre actuel, aidés de M. T. Guerin, I. C., et d'autres officiers d'expérience dans le département.

Un rapport de même nature, mais sous une forme plus compacte, fut préparé par MM. James Stewart et F. G. Baillairgé, ingénieurs civils, par ordre de feu sir E. P. Taché, commissaire des Travaux publics, pour servir à son rapport qui fut publié en 1848.

Le résumé suivant fait voir le coût de la construction des différents ouvrages dans le Bas-Canada—maintenant la province de Québec—et dans le Haut-Canada—maintenant la province d'Ontario, depuis l'époque à laquelle furent commencés ces travaux, à venir jusqu'à la date de la confédération—1er juillet 1867.

———

1868-1882.

RÉSUMÉ des dépenses faites par le gouvernement provincial pour la construction des ouvrages publics du Bas et du Haut-Canada, avant la confédération—1er juillet 1867.

Ouvrages.	Bas-Canada, maintenant prov. de Québec	Haut-Canada, maintenant prov. d'Ontario.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux (non compris les amélior. dans les rivières)	6,912,308 24	16,188,747 01	23,101,055 25
Ouvrages sur les rivières navigables, ou amélioration des rivières	14,394 61	13,959 72	28,354 33
Total, canaux et rivières	6,926,702 85	16,202,706 73	23,129,409 58
Ports et jetées	1,366,378 66	855,139 53	2,221,518 19
Phares, balises et bouées	1,144,690 70	541,300 14	1,685,990 84
Glissoires, digues, piliers et estacades	748,783 18	597,869 49	1,346,652 67
Chem., y comp chem à barr. et chem. de colonis.	3,760,381 25	3,113,623 69	6,874,004 94
Ponts, non compris ceux sur des chemins à barrière et de colonisation, dont le coût comprend celui des ponts	353,357 81	256,927 27	610,285 08
Edifices publics, non compris ceux construits par des instit. de char., ou à l'aide de donat. p'vées	4,094,687 85	5,141,872 85	9,236,560 70
Navires provinciaux, la moitié du coût total portée au compte de chaque province	253,856 41	253,856 42	507,712 83
Coût total des ouv., non comp. les ch. de fer.	18,648,838 71	26,963,296 12	45,612,134 83
Chemins de fer, non compris les lignes auxiliaires dans les Etats-Unis (*Voir* note A ci-dessous.)	43,276,252 42	93,486,964 58	136,763,217 00
Coût total des ouvrages, chem. de fer c'pris.	61,925,091 13	120,450,260 70	182,375,351 83
A déduire :—Dépense faite à même d'autres fonds que ceux du gouv., aut. qu'on a pu s'en assurer	37,336,301 26	84,828,450 50	122,164,751 76
Dépense totale faite par le gouvernement	24,588,789 87	35,621,810 20	60,210,600 07
NOTE A.—Dépense du gouvernement pour chemins de fer, incluse ci-dessus	7,098,893 26	13,165,906 75	20,264,800 01

(Pour les détails du résumé qui précède, *voir* appendice n° 70 de 1867, page 481, à la p. 613 du rapport général, dont on trouvera des extraits aux pages 556 à 561 du même appendice).

F. H. ENNIS, *secrétaire*,

Département des Travaux publics.

Ottawa, 27 janvier 1883.

ANNEXE No 47.

LISTE DES OFFICIERS DU DEPARTEMENT.

N° 36031. ANNEXE

LISTE des membres, commissaires et commissaires adjoints du conseil des travaux du département des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vict., ch. 38, corporation du conseil des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président.....	.....	.....	.....	.....
D. Daly... ..... S. B Harrison... J. Davidson, écr. } membres.....	29 déc. 1841..	3 oct. 1844..		
Nouveau conseil des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président.... D. Daly. ..... W. H. Draper... W. Morris.. ..... D. B. Papineau. } membres...	5 oct. 1844.	8 juin 1846..		
Sous l'autorité de l'acte 9 Vict, chap 37, etc.				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.	4 juillet 1846.	10 mars 1848.	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commissaire-adjoint.	1er août 1846..
E. P. Taché do ...	11 mars 1848.	26 nov. 1849.	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint..	11 mars 1848.
J. Chabot do ...	15 déc. 1849.	31 mars 1850..	Jno. Wetenhall, commissaire-adjoint....	2 fév. 1850.
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850.	11 fév. 1851.	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint...	20 avril 1850.
J. Bourret do ...	15 fév. 1851.	27 oct. 1851..	L'hon. H. H. Killaly, commissaire-adjoint	15 fév. 1851.
John Young do ...	28 oct. 1851.	22 sept. 1852.		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852.	26 janv. 1855.	.....	.....
F. Lemieux do ...	27 janv. 1855.	25 nov. 1857.		
C. Alleyn do ...	28 nov. 1857.	1er août 1858.		
L. H. Holton do ...	2 août. 1858..	6 do 1858.		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858.	10 janv. 1859.	Saml. Keefer, commissaire-adjoint.	6 mai, 1859.
John Rose do ...	15 janv. 1859.	12 juin 1861..		
Jos. Cauchon, commissaire...	15 juin 1861.	23 mai 1862.		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862.	27 do 1863.		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863.	23 juillet 1863.		
M. Laframboise do ...	23 juillet 1863.	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint.	15 mars, 1864.
J. C. Chapais do ...	30 mars 1864.	30 juin 1867.		
Sous l'autorité de l'acte 31 Vict., chap. 12				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juil. 1867	— oct. 1869.	Toussaint Trudeau, sous-ministre.	— mai, 1868.
do H. L. Langevin, C.B., ministre	8 déc. 1869..	5 nov. 1873.		
do Alexander Mackenzie do .	7 nov. 1873..	16 oct. 1878.		
Sir Chas. Tupper, C.B., C.C.M.G., ministre	17 oct. 1878	20 mai 1879.		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre.....	20 mai 1879.	.....	G. F. Baillairgé, sous-ministre.	4 octobre, 1879

No 47.

ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef publics, de 1841 à 1882.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly.	17 août 1841.	Samuel Keefer.....	17 août 1841.	F. P. Rubidge, architecte et ingénieur adjoint..	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le départ. des Trav. publics.	25 sept. 1847.				
.....	.....	John Page.	31 oct. 1853.		
Toussaint Trudeau	13 déc. 1859.				
Frederick Braun...	8 mars 1864.				
.....	.....	G. F. Bailliargé, sous-ingénieur en chef.	5 juillet 1871..	Thos. S. Scott	7 fév. 1872.
S. Chapleau.. ...	4 oct. 1879.	H. F. Perley.....	25 nov. 1880.	Thos. Fuller.....	31 oct. 1881.
F. H. Ennis	4 nov. 1880.				

INDEX ALPHABÉTIQUE DES ANNEXES, 1868–1882.

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
A							
Abraham, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1280				
Achepé, baie d' (Aspee)	N.-E.						
Examen et évaluations	.....	293					
Acton-Ouest	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Actes concernant les travaux publics du Canada	.....	1028 à 1031					
Affermage des territoires du Saguenay et du lac Saint-Jean	.....	407					
Albany, E.-U.							
Montant et baissant moyens de la marée	.....	902					
Alberta	T.N-O						
District provisoire du Nord-Ouest	.....	1404					
Algoma	Ont.						
Palais de justice et prison	.....	.....	.....	18	88		
Allen, rivière d'	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1280				
Altitudes de différents points dans la ville de Québec, au-dessus du Saint-Laurent, à marée basse	Qué.	1286					
Altitudes des rivières et des lacs au-dessus de la mer, entre le lac Saint-Jean et le grand lac Mistassini, etc	Qué.	358					
Amet, île	N.-E.						
Phare	.....	642	.....	62	132		
Amherst	N.-E.						
Salle d'exercices	.....	151	.....	1164	1164		
Amherst, havre d', îles de la Madeleine	Qué.						
Enlèvement de roches, etc	.....	244	1212	38, 1212	108		
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1078	1114
Annan	Ont.						
Salle d'exercices	.....	201					
Annapolis	N.-E.						
Havre	.....	214	.....	.....	104, 1204		
id. dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852, jusqu'à 1867	.....	.....	1280				
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Annapolis, rivière	N.-E.						
Enlèvement de cailloux	.....	214	.....	.....	114, 1232		
Anse du Portage	Qué.						
Cale et quai	.....	247, 381	.....	.....	108, 1212		
Anse Saint-Jean	Qué.						
Chemin d'hiver de la Malbaie	.....	379					
Jetée, etc	.....	247, 378	.....	1212	108, 1212		
Antigonish	N.-E.						
Havre	.....	228	.....	1204	104, 1204		
do dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1280				
Apohaqui, pont d'	N.-B.	654	.....	56, 1252	126		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Arbitrages	.....	.....	.....	60, 70, 72	136, 140, 142		
Réclamations soumises aux arbitres fédéraux, avec le résultat de l'arbitrage dans chaque cas	.....	952 à 980					
Arbres forestiers de l'Amérique du Nord, avec leurs noms en botanique, ainsi que leurs noms anglais et français, les principaux endroits où ils croissent, etc	.....	740 à 753					
Argenteuil	Qué.						
Palais de justice	.....	.....	.....	16, 24	86, 96		
Argyle, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1280				
Arichat	N.-E.						
Havre	.....	222	.....	1204	104, 1204		
Phare	.....	.....	.....	62	132		
Arisaig	N.-E.						
Examen	.....	300					
Havre	.....	229	.....	34, 1204	104, 1204		
do dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1280				
Ashburnham	Ont.						
Salle d'exercices	.....	190					
Asile des aliénés. *Voir* Montréal.							
Assiniboïa	T.N-O						
District provisoire du Nord-Ouest	.....	1404					
Assiniboine, rivière	Man.						
Eperons, et enlèvement de cailloux	.....	272	.....	.....	118, 1238		
Navires qui ont navigué en 1878 et 1879	.....	829					
Athabasca	T.N-O						
District provisoire du Nord-Ouest	.....	1404					
Avonport	N.-E.						
Havre	.....	211	.....	.....	104, 1204		
Aylmer	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					
B							
Back Harbour	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bacs passeurs—							
Hull et Ottawa	.....	.....	.....	.....	.....	1080	1117
La Gatineau et New-Edinburgh	.....	.....	.....	.....	.....	1080	1117
La Gatineau et Rockliffe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1117
Papineauville et Quai de Brown	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1117
Pembroke et Ile des Allumettes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1117
Restigouche	.....	.....	.....	.....	.....	1080	1117
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	
Sandwich	.....	.....	.....	.....	.....	1080	1117
Thurso et Clarence	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1117
Bacot Hayes, batture de, (fleuve St-Laurent)	Qué.						
Améliorations	.....	255	.....	.....	116		
do évaluations	.....	500 à 506					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Bagotville, rivière Saguenay	Qué.						
Jetée, etc.	.....	248, 377	.....	38, 1212	108, 1212		
Baie Georgienne et rivière Outaouais, canal projeté de la	Qué Ont	844 à 847					
Baie Saint-Paul	Qué.						
Jetées	.....	250	.....	38, 1212	108, 1212		
Baie Verte, canal projeté de	N.-B.	.....	.....	4, 1160	76, 1160		
Résumé de rapports	.....	830 à 833					
Baillairgé, G. F., sous-ministre des travaux publics— Etat indiquant : 1. Les propriétés achetées ou vendues par le département. 2. Les propriétés transférées ou cédées par le département. 3. Les propriétés transférées par le gouvernement fédéral aux gouvernements locaux ou par les gouvernements locaux au gouvernement fédéral. 4. Les propriétés louées par le département	.....	982 à 996					
Evaluation des frais d'amélioration du chenal Saint-Laurent, en aval du lac Saint-François	Qué.	500 504 à 506					
Liste des plans, procès-verbaux et autres documents se rattachant aux propriétés du gouvernement et autres, dans Québec et ailleurs, choisis dans le département des terres de la couronne, à l'Université-Laval, au bureau du génie royal et au bureau du Cadastre, Québec	.....	1034 à 1042					
Mémoire sur les régions du lac St-Jean et du Saguenay, ainsi que sur les travaux exécutés, en voie d'exécution ou projetés dans les diverses localités de ces régions, avec notes sur la route de la Baie d'Hudson et la navigation sur cette voie, etc	Qué.	344 à 446					
Propriétés de la réserve de l'artillerie transférées par le gouvernement impérial au gouvernement local depuis le 30 juin 1867	.....	998 à 1025					
Rapport sur le havre de refuge projeté entre Rimouski et la Pointe-au-Père, avec évaluations, etc.	Qué.	320 à 327					
Rapport sur les havres des provinces maritimes ; coût probable des améliorations ; questions et réponses concernant les prix des matériaux ; temps de l'eau haute, au plein et au renouvellement de la lune ; élévation des grandes et des petites mers aux différents endroits examinés, etc.	N-E N-B	292 à 318					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Baillairgé, G. F.—*Fin.*							
Tableaux et mémoires concernant la navigation à l'intérieur du Canada ; les routes océaniques entre le Canada et les pays étrangers ; les routes par terre jusqu'au littoral de l'océan ; les chemins de fer et les lignes télégraphiques de l'Etat ; les routes postales par chemins de fer ; aussi les principales routes postales par terre, lignes de chemins de fer et communications par eau, dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique	.....	792 à 903					
Barnaby, anse du Moulin	N.-E.						
Dépenses par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Barrie	Ont.						
Salle d'exercices	.....	192					
Barrington	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
Bar, creek du	N.-E.						
Dépenses par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bartlet, ruisseau de	N.-E.						
Dépenses par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bassins de radoub. *Voir* Esquimalt, Lévis.							
Bateau de levage	Qué.	332	.....	333	333	1080 / 1082	1117
Bateaux à vapeur du gouvernement fédéral—							
"Admiral"	.....						
"Advance"	.....						
"Doris"	.....						
"Foxhound"	.....						
"Glendon"	.....						
"La Canadienne"	.....		1266	1266	1267		
"Lady Head"	.....	.....	1269	1272	1272		
"Michigan"	.....		1272				
"Napoleon III."	.....						
"Newfield"	.....						
"Northern Light"	.....						
"Queen Victoria"	.....						
"Rescue"	.....						
"Sir James Douglas"	.....						
Bathurst	N.-B.						
Havre	.....	239	.....	36, 1210	108, 1210	1078	1114
Ouverture et clôture de la navigation	.....	907					
Bâtisses du parlement. *Voir* Ottawa.							
Batterie, pointe de la (ou Lunenburg)	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Battleford	T.N-O						
Edifices du gouvernement	.....	206	.....	20, 32 / 1200	91, 102 / 1200		
Batture du Fer-à-Cheval (baie Miramichi).	N.-B.						
Dragage	.....	238	.....	238, 1210	238, 1210		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Baxter, havre de	N.-E.						
Dépenses par le gouvernement local, de 1852 to 1867	.....	.....	1280				
Examen	.....	297					
Bayfield	N.-E.						
Havre	.....	228	.....	.....	104, 1204		
Bayfield	Ont.						
Havre	.....	266	.....	40, 1222	112, 1222		
do montant fourni par la municipalité de Stanley	.....	.....	.....	68	138		
Salle d'exercices	.....	200					
Beach Meadows	N.-E.						
Dépenses par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bear River. *Voir* Ours, rivière à l'.							
Beauharnois	Qué.						
Canal	.....	.....	1150	4, 8, 1150	76, 80 1150	1076 1087 1092	1112 1113 112. 1124
do Dimensions des plus gros bâtiments pouvant y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	912					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses.	.....	800					
do Tirant d'eau	.....	797					
Dragage	.....	255	.....	.....	108, 1212		
Prison	.....	.....	.....	16	86		
Beauport	Qué.						
Champ de tir	.....	.....	.....	.....	96		
Beaverton	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Bédèque	I.P.E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1831 à 1882	.....	.....	1066 à 1069 1074 1208	1069 à 1071 1074 1208	1071 1074 1208		
Revenu perçu par le gouvernement local, du 1er avril 1873 au 31 déc. 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Belcher, Thos. D., surintendant des ouvrages de la rivière Trent—							
Rapport sur les glissoires et les estacades du district de la Trent	Ont.	678 à 682					
Belle Creek	I.P.-E						
Dépenses du gouvernement local, de 1873 à 1882	.....	.....	.....	1071 1074	1071 1074 1208		
Belleville	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	190	.....	.....	88, 98 1182		
Havre	.....	260	.....	40, 1222	112, 1222		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	908	.....				
Belliveau, anse	N.-E.						
Dépenses du gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Havre	.....	215	.....	.....	104, 1204		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Bell, Robert—							
Extraits de son rapport géologique, daté le 1er mars 1858, concernant le climat, le sol, etc, dans la contrée autour du lac Saint-Jean	Qué.	424					
Belltown	N.-E.						
Salle d'exercices	.....	150	.....	1164	1164		
Belœil	Qué.						
Jetées et estacades flottantes	.....	.....	.....	1214	108, 1214		
Benbrook	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Benecadie, bassin de	N.-E.						
Enlèvement d'un banc de sable	.....	225	.....	.....	104, 1204		
Bennett, anse de	N.-E.						
Examen	.....	297					
Berlin	Ont.						
Salle d'exercices	.....	199					
Berthier (*en bas*)	Qué.						
Jetée	.....	252	1214	38, 1214	108, 1214	1078	1114
Berthier (*en haut*)	Qué.						
Dragage	.....	253	.....	.....	116, 1234		
Bicquet, île	Qué.						
Phare	.....	.....	.....	64	134		
Big Bay. *Voir* Grande Baie.							
Big Harbour. *Voir* Grand Hâvre.							
Big Pond. *Voir* Grand Etang.							
Birchtown	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bird Island. *Voir* Ile aux Oiseaux.							
Black Hole (Trou Noir)	N.-E.						
Examen	.....	297					
Black Rock, pointe de	N.-E.						
Phare	.....	642	.....	62	132		
Blanchard	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Boar's Head (Tête de Sanglier)	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Bois (arbres forestiers) de l'Amérique du Nord, avec leurs noms en botanique, leurs noms anglais et français, les principaux endroits où ils croissent, etc	.....	740 à 753					
Bolson, ruisseau	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bondhead	Ont.						
Salle d'exercices	.....	192					
Boolser, ruisseau	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bothwell	Ont.						
Salle d'exercices	.....	203					
Boucherville	Qué.						
Dragage	.....	254	.....	.....	116, 1236		
Bowmanville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Bradford	Ont.						
Salle d'exercices	.....	192					

INDEX ALPHABÉTIQUE.—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Brandon	Man.						
Abri des immigrants	.....	.....	.....	.....	90, 1198		
Brantford	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	199	.....	.....	88, 98, 1184		
Salle d'exercices	.....	199					
Brantford et London, chemin de	Ont.	.....	.....	.....	.....	1080	1116
Brésilienne (et canadienne), ligne—de paquebots à vapeurs							
Distance totale et distances intermédiaires de Montréal à Rio-Janeiro	.....	855					
Bridgeport	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Brock, monument de. *Voir* Queenstown.							
Broad Cove. *Voir* Grande Anse.							
Brockville	Ont.						
Blockhaus de l'île Grant	.....	183					
Bureau de poste, douane, etc	.....	.....	.....	.....	88, 1184		
Brooklyn (Liverpool)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Examen	.....	300					
Havre	.....	218	.....	34, 1206	104, 1206		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Brooklyn	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Brophy, G. P., contrôleur, travaux de la rivière des Outaouais.							
Rapport sur les travaux de la rivière des Outaouais	Qué. Ont.	662 à 676					
Brown, ruisseau de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bruce Mines	Ont.						
Dragage	.....	271	.....	.....	112, 1222		
Brudenell et Montague	I.P.E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1831 à 1882	.....	.....	1066 à 1069, 1074, 1208	1069 à 1071, 1074, 1208	1071, 1074, 1208		
Revenu perçu par le gouvernement local, du 1er avril 1873 au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Brulé	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Bouctouche	N.-B.						
Havre	.....	237	.....	.....	237, 1210		
Bureaux de poste. *Voir* Belleville, Brantford, Brockville, Charlottetown, (édifice fédéral), Chatham, Ont., Chatham, N.B., Cornwall, Frédéricton, Guelph, Halifax (édifice fédéral), Hamilton, Hull, Kingston, London, Montréal, Nanaïmo, New-Westminster, Ottawa, Québec, Sainte-Catherine, Saint-Jean, N.-B., Saint-Jean, Qué., Sherbrooke, Stratford, Sussex, Toronto, Trois-Rivières, Victoria, Windsor, Ont., Winnipeg, Woodstock.							

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Burford	Ont.						
Salle d'exercices	.....	199					
Burlington, canal de la baie de	Ont.	802	1152	12, 1152	78 82 1152	1076 1087 1092	1112 1121 1124
do ouverture et clôture de la navigation	.....	914					
do tirant d'eau	.....	797					
Burritt, rapide de	Ont.						
Salle d'exercices	.....	183					
Burying, île	N.-E.						
Havre	.....	221	.....	.....	104, 1204		
Byng Inlet	Ont.						
Phare	.....	643	.....	64	134		
C							
Cable Head	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1841 à 1873	.....	.....	.....	1066 à 1069 1074 1208	1069 1070 1074 1208		
Caledonia	Ont.						
Salle d'exercice	.....	198					
Calumet (rivière des Outaouais)	Qué.						
Dragage	.....	258	.....	.....	112		
Campbell, anse de	I.P.-E						
Brise-lames	.....	241	.....	.....	106, 1208		
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1871 à 1882	.....	.....	.....	1070 1071 1074 1208	1071 1074 1208		
Campo-Bello	N.-B.						
Brise-lames	.....	230	.....	36, 1210	108, 1210		
Canada Creek	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Havre	.....	212	.....	34, 1204	104, 1204		
do examen	.....	297					
Canadien du Pacifique, chemin de fer du	Qué. Ont. Man. T.N-O	.....	.....	2, 1146	76, 1146		
Distances entre les stations (région des prairies)	.....	899					
do achevées et en exploitation	.....	900					
do de Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) à Winnipeg et vers l'ouest	.....	878					
Embranchement de Pembina	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1112 1120
Notes concernant la construction du chemin de fer	.....	895					
Portions de chemin de fer achevées	.....	895					
Canadienne (et brésilienne) ligne de paquebots à vapeur—Distance totale et distances intermédiaires de Montréal à Rio Janeiro	.....	855					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Canaux—							
Agrandissement des canaux—voie du fleuve Saint-Laurent	Qué. Ont.	797	1150 à 1153	1150 à 1153	1150 à 1153		
Baie Georgieune, canal de la—et de l'Outaouais (projeté)	Qué. Ont.	844 à 847					
Baie Verte, relèvement du canal de la	N.-B.			4, 1160	76, 1160		
do résumé de rapports		830 à 833					
Beauharnois, canal de	Qué.		1150	4, 8 1150	76, 80 1150	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros bâtiment pouvant y passer		824					
do Ouverture et clôture de la navigation		912					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc		800					
do Tirant d'eau		797					
Burlington, canal de la baie de	Ont.	802	1152	12 1152	78, 82 1152	1076 1087 1092	1112 1121 1124
do Ouverture et clôture de la navigation		914					
do Tirant d'eau		797					
Canaux, relèvement des—et arpentage de terres	T.N-O			6	78		
Carillon, canal de	Qué.		1154	4, 8 1154	76, 80 1154	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer		824					
do Ouverture et clôture de la navigation		916					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc		814					
Cascades, ou canal des Faucilles (ancien) des	Qué.	1058					
Cèdres, canal des	Qué.						
Etudes et évaluations		835		1160	1160		
Chambly, canal de	Qué.		1158	4, 10 1158	76, 80 1158	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer		824					
do Ouverture et clôture de la navigation		915					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc		812					
Champlain, canal de—et bief alimentaire de Glen's Falls, E.-U., coût de construction, etc		811					
Dimensions des plus gros bâtiments qui peuvent y passer		824					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Canaux—*Suite.*							
Champlain, canal de, etc.—*Fin.*							
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	919					
do Tableau indiquant la longueur, l'ascension de la chute, ainsi que le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	812					
Chats, canal des	Qué.	841	841, 1156				
Chute à Blondeau, canal de la	Qué.	.....	.....	4	76	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	916					
Cornwall, canal de	Ont.	.....	1150	6, 10 1150	78, 82 1150	1076 1086 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant franchir les écluses	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	912					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	800					
do Tirant d'eau	.....	797					
Coteau du Lac, canal du, (ancien)	Qué.	1058					
Culbute, canal de la	Qué.	841	.....	4, 1156	76, 80 1156	1076	1112 1113
do Dimensions du plus gros bâtiment pouvant franchir les écluses	.....	824					
Desjardins, canal	Ont.	.....	1160				
Erié, E.-U., canal—							
Dimensions du plus gros navire pouvant franchir les écluses	.....	824					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	919					
Dépenses	.....	.....	1162 1268 1272	6, 12 70, 72 1162 1270 1272	78, 84 140, 142 1162 1270 1272		
Farran, canal de la Pointe. *Voir* canaux de Williamsburgh.							
Fort-Frances, canal de	Ont.	.....	.....	827 1160	82, 827 1160		
do Description du canal, tirant d'eau, etc	.....	653, 826					
Galops, canal des—. *Voir* canaux de Williamsburgh.							
Glen's Falls, bief alimentaire de—*Voir* canal Champlain.							
Grenville, canal de	Qué.	.....	1154	4, 8 1154	76, 80 1154	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros bateau qui peut franchir les écluses.	.....	824					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Canaux—*Suite.*							
Grenville, canal de—*Fin.*							
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	916					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	814					
Lachine, canal	Qué.	.....	1150	4, 8, 1150	76, 80 1150	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros bâtiment qui peut franchir la plus petite écluse	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	912					
do Tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc	.....	800, 814					
do Tirant d'eau	.....	797					
Mémoire concernant les canaux canadiens, et aussi les plans et les modèles envoyé à l'exposition de Paris en 1878	Qué Ont	1058 à 1064					
Montréal, Ottawa et Kingston—navigation	Qué Ont						
Distances totales et intermédiaires, tirant d'eau, élévation intermédiaire, élévation au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières, nombre des écluses, longueur des canaux et des écluses, etc.	.....	814 à 817					
Murray, canal	Ont.	802	.....	6, 1160	78, 1160		
do Tirant d'eau	.....	797					
Navires (nombre de) qui ont passé par les canaux du Canada, de 1867 à 1882	.....	1102 1129					
Ottawa et Rideau, canaux. *Voir* canaux de Carillon, de la Chute à Blondeau, de Grenville, de la Culbute et Rideau, et écluse de Sainte-Anne.							
Outaouais, canal maritime de l'—projeté	Qué Ont						
Explorations—dimensions du canal projeté, etc.	.....	838 à 847					
Passagers (nombre de) transportés par les canaux du Canada, de 1867 à 1882	.....	1103 1130					
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	722					
Projetés	N.-E. N.-B. Qué. Ont.	830 à 847					
Rapide Plat, canal du. *Voir* canaux de Williamsburgh.							

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Canaux—*Suite.*							
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082 1104	1118 1131
Rideau, canal	Ont.	.....	1154	6, 12 1154	78, 82 1154	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
" Dimensions des plus gros bâtiments qui peuvent franchir les écluses	.....	824					
" Ouverture et clôture de la navigation	.....	917					
" Tableau indiquant la longueur, l'ascension ou la chute, ainsi que le nombre et les dimensions des écluses	.....	816					
Rivière Richelieu et lac Champlain, de Montréal à Albany et New-York— Distances totales et intermédiaires, tirant d'eau, ascension ou chute, élévation au-dessus du niveau de la marée, à Trois-Rivières et Albany, dimensions des canaux et des écluses, etc	.....	810 à 813 902					
Rivière Tay, canal de la	Ont.	837	837 1156				
" projeté	.....	837	1160	1160	78, 1160		
Sainte-Anne, écluse de	Qué.	.....	1154	4, 8, 1154	76, 80 1154	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
" Dimensions du plus gros bateau qui puisse la franchir	.....	824					
" Ouverture et clôture de la navigation	.....	916					
" tableau indiquant l'ascension, les dimensions de l'écluse, etc	.....	814					
Saint-Laurent, canaux du	Qué Ont	.....	.....	4, 6	76, 78	1076	
Saint-Laurent et lac Champlain, canal projeté du,—connu comme le projet du canal de Caughnawaga	Qué.	902					
Saint-Laurent, navigation du	Qué. Ont.						
Distances totales et intermédiaires, tirant d'eau des navires, ascension intermédiaire, élévation au-dessus de la marée à Trois-Rivières, nombre des écluses, longueur et dimensions des canaux et des écluses etc	.....	796 à 799 800 à 803 806 à 809					
Saint-Ours, écluse de	Qué.	.....	1158	10	80	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
" Dimensions du plus gros navire qui puisse la franchir	.....	824					
" Ouverture et clôture de la navigation	.....	915					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Canaux—*Suite.*							
Saint-Ours, écluse de—*Fin.*							
" Tableau indiquant l'ascension, les dimensions de l'écluse, etc.	.....	812					
Saint-Pierre, canal	N.-E.	.....	1150	4, 8 1150	76, 78 1150	1076 1088 1095	1112 1113 1121 1124
" Dimensions du plus gros navire qui puisse le franchir	.....	824					
" Tableau indiquant l'ascension ou la chute, les dimensions des écluses, etc	.....	799					
Saut Sainte-Marie, E.-U., canal du—							
" Dimensions du plus gros navire qui puisse le franchir	.....	824					
" Ouverture et clôture de la navigation	.....	911, 914					
" Tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc	.....	802					
" Tirant d'eau, etc	.....	797, 798					
Saut Ste-Marie, relevé hydrographique du canal du	Ont.	.....	.....	6, 1160	78, 1160		
Shubenacadie, canal de	N.-E.	902					
Split Rock ou Rocher Fendu, canal du	Qué.	1058					
Tableau comparatif du trafic sur les chemins de fer et canaux dans le Canada, ainsi que du trafic sur les chemins de fer et canaux de l'Etat de New-York, etc., depuis 1868 jusqu'à 1882, etc. Compilé par W. J. Patterson, secrétaire du bureau de la Chambre de Commerce de Montréal	.....	1137 à 1142					
Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation, ainsi que les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses	.....	824					
Trafic sur les canaux au Canada et aux Etats-Unis, de 1867 à 1882	.....	1137 à 1141					
Trent, canaux de la rivière	Ont.	.....	1158	1158	78, 82 1158	1076 1088 1095	1112 1113 1121 1124
Trent, navigation de la rivière	Ont.						
Distances totales et intermédiaires, tirant d'eau, ascension totale et intermédiaire depuis la baie de Quinté, nombre d'écluses, longueur et dimensions des canaux et des écluses, etc	.....	818 à 821					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	918					
Sur la voie projetée aboutissant au lac Huron	.....	820 à 823					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Canaux—*Fin.*							
Welland, canal	Ont.	.....	1152	6, 10 1152	78, 82 1152	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire qui puisse passer par la plus petite écluse	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	914					
do Tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc	.....	802					
do Tirant d'eau	.....	797					
Williamsburgh, canaux de—							
Canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops	Ont.	.....	1150	6, 12 1150	78, 82 1150	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire qui puisse y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	913					
do Tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc	.....	800, 802					
do Tirant d'eau	.....	797					
Canning	N.-E.						
Port	.....	211	.....	1204	104, 1204		
Cannington	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Canso	N.-E.						
Havre	.....	221	.....	.....	104, 1204		
do dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Cap-à-l'Aigle	Qué.						
Débarcadère	.....	249	.....	.....	108, 1214		
Cap-à-la-Roche (fleuve Saint-Laurent)	Qué.						
Enlèvement d'un rocher	.....	.....	.....	44, 1236	116		
Cap, anse du	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Cap Beale	C.-B.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Cap Chatte, rivière de	Qué.						
Dragage	.....	245	.....	44, 1234	116		
Cap Jourimain	N.-B.						
Phare	.....	643	.....	62	134		
Cap Mabou	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Cap Rosier	Qué.						
Phare	.....	643	.....	64	134		
Cap Sainte-Marie	N.-E.						
Havre	.....	216	.....	.....	104, 1204		
Phare	.....	642	.....	62	132		
Cap Saint-George	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		

INDEX ALPHABÉTIQUE.—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Cardigan	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1841 à 1882	.....	.....	1066 à 1069, 1074, 1208	1069 à 1071, 1074, 1208	1071, 1074, 1208		
Revenu perçu par le gouvernement local, du 1er avril 1873 au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072, 1073	1072, 1073
Caribou, île du	N.-E.						
Phare	.....	.....	.....	62	132		
Carillon	Qué.						
Canal	.....	.....	1154	4, 8, 1154	76, 80, 1154	1076, 1087, 1092	1112, 1113, 1121, 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	913					
do Tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	814					
Salle d'exercices	.....	177					
Carleton	Qué.						
Jetée	.....	245	.....	.....	108, 1214		
Carleton Place	Ont.						
Salle d'exercices	.....	182					
Cartes, liste des—(*Voir fin de la table*)	.....	1399					
Cartoucherie. *Voir* Fabrique de cartouches.							
Cascades ou Faucilles, canal (ancien) des.	Qué.	1058					
Cascumpec	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1851 à 1882	.....	.....	1068, 1069, 1074, 1208	1069 à 1071, 1074, 1208	1071, 1074, 1208		
Revenu perçu par le gouvernement local, du 1er avril 1873 au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Casernes des Jésuites. *Voir* Québec.							
Castors, havre aux	N.-B.						
Brise-lames, (relevé et évaluations)	.....	292, 300 à 302					
Castors, rivière aux	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement de 1852 to 1867	.....	.....	1280				
Catalogue, lac	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Caughnawaga, projet de canal, ou canal projeté du Saint-Laurent et lac Champlain	Qué.	902					
Cayuga	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
Cèdres	Qué.						
Etudes et évaluations relatives au canal	.....	835	.....	1160	1160		
Jetée	.....	256	.....	.....	108, 1214		
Chaînes et ancres (fleuve Saint-Laurent) enlèvement des	Qué.	.....	.....	44, 1236	116, 1236		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Chambly	Qué.						
Canal	.....	.....	1158	4, 10 1158	76, 80 1158	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	915					
do Tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	812					
Casernes, fort, etc	.....	169					
Champlain, canal de—et bief alimentaire de Glen's Falls, E.-U.							
Coût de construction, etc.	....	811					
Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	919					
Tableau indiquant la longueur, l'ascension ou la chute, ainsi que le nombre et les dimensions des ecluses	.....	812					
Chantry, île	Ont.						
Havre de refuge	.....	268	1222	40, 1222	112		
Charlottetown	I.P.-E						
Edifice fédéral	.....	151	.....	14, 22 1164	84, 94 1164		
Fort Edward	.....	.....	.....	1166	1166		
Havre	.....	243	.....	243, 1208	243, 1208		
Hôpital de la marine	.....	.....	.....	1166	84, 94 1166		
Navires arrivés de la mer—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes d'équipage	.....	938					
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	906					
Salle d'exercices	.....	151	.....	1166	94, 1166		
do Dépenses faites par le gouvernement local, de 1831 à 1882.	.....	.....	1066 à 1069 1074 1208	1069 à 1071 1074 1208	1071 1074 1208		
do Revenu perçu par le gouvernement local, du 1er avril 1873. au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072 1073	1072 1073
Station de quarantaine	.....	151	.....	1166	94, 1166		
Chateauguay, rivière	Qué.						
Dragage	.....	255	.....	44, 1234	116		
Château St-Louis (ancien). *Voir* Québec.							
Chatham	N.-B.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	158	.....	14, 1166	86, 94 1166		
Havre	.....	.....	.....	.....	.....	1078	1114
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Chatham	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	.....	.....	.....	88, 98 1184		
Casernes d'infanterie	.....	203					
Salle d'exercices	.....	203					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Chats, canal des	Qué.						
Dépenses	.....	.....	841, 1156				
Description, etc	.....	841					
Cheapside	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
Chemins de fer :—							
Chemin de fer canadien du Pacifique	Qué. Ont. Man. T.N-O	.....	.....	2, 1146	76, 1146		
" Distances entre les stations (région des Prairies)	.....	899					
" Distances achevées et en exploitatations	.....	900					
" Distances de Port Arthur (Prince-Arthur's-Landing) à Winnipeg, de là vers l'ouest	.....	878					
" Embranchement de Pembina	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1112 1120
" Note concernant la construction du	.....	895					
" Portions achevées	.....	895					
Chemin de fer de l'Etat—*Voir* Routes de terre et service postal, pour le sommaire des tables des distances.							
" Distances de Québec aux provinces maritimes	.....	875					
" Embranchement de Windsor	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1112 1119
Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	N.-E.	.....	1144	2, 1084 1144	76	1076 1084	1112
Chemin de fer de l'Ile du P.-Edouard	I.P.-E	.....	1146	2, 1085 1146	76, 1119 1146	1076 1085	1112 1119
do Distances totale et intermédiaire, de Charlottetown et Souris	.....	866					
do do route d'hiver, par Georgetown et Pictou	.....	866					
do do par les caps	.....	866					
Chemin de fer de Québec et lac Saint-Jean	Qué.						
Longueur qu'aura ce chemin une fois achevé; sommes votées par le gouvernement fédéral et le gouvernement local	.....	348, 861					
Chemin de fer Européen et Nord-Américain	N.-B.	.....	1144	2, 1084 1144	76	1076 1084	1112
Dépense	.....	.....	1148 1268 1272	2, 70, 72 1086 1148 1270 1272	76, 140 142, 1120 1148 1270 1272		
Lignes subventionnées par le gouvernement fédéral	.....	.....	1148	1148	1148		
L'Intercolonial	N.-E. N.-B. Qué.	.....	.....	2, 1085 1144	76, 1119 1144	1076 1085	1112 1119
Pont de Coteau-Landing	Qué.	.....	.....	.....	76, 1146		
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	730 à 732					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Chemins de fer—*Fin.*							
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082 1086	1118 1120
Service postal au Canada	.....	889 à 892					
Trafic sur les chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis, de 1867 à 1882	.....	1137 à 1141					
Chemins et ponts—							
Chaloupes pour le service de transport	Man.	.....	.....	58	128		
Chemin de Brantford et London	Ont.	.....	.....	.....	.....	1080	1116
Chemin de Dundas et Waterloo	Ont.	.....	.....	.....	.....	1080	1116
Chemin de Fort-Garry	Man.	646 à 652	.....	58, 1256	128		
Chemin de Fort-William	Ont.	646 à 652	.....	58, 1254	128		
Chemin de Métapédiac	Qué.	644	1252	56, 1252	126, 1252		
Chemin de Port-Louis et Huntingdon	Qué.	654	.....	56, 1252	126	1080	1116
Chemin de Restigouche	Qué.	644	.....	56	126		
Chemin de Témiscouata	Qué.	644	1252	56, 1252	126, 1252		
Chemins de Windsor et Scugog	Ont.	.....	.....	58	128		
Chemin du golfe	Qué.	646	.....	56	126		
Chemins d'York	Ont.	645	.....	58	128	1080	1116
Chemins interprovinciaux. Tableaux des distances. *Voir* routes de terre							
Dépense	.....	.....	1268 1272	58, 70 72 1270 1272	128, 140 142 1270 1272		
Ile aux Noix (chemin et pont)	Qué.	254, 646	.....	.....	126, 1252		
Pont d'Apohaqui	N.-B.	654	.....	56, 1252	126		
Pont de chemin de fer du Coteau-Landing	Qué.	.....	.....	.....	76		
Pont de Dunnville	Ont.	654	1254	58, 1254	128	1080	1116
Pont de Fort-Garry (sur la riv. Rouge)	Man.	654	.....	58, 1256	128		
Pont de la Gatineau	Qué.	654	1252	56, 1252	126		
Pont de la Petite Nation	Qué.	654	1252	56, 1252	126		
Pont des Chaudières, à Ottawa	Ont.	.....	.....	58, 1254	128		
Pont Des Joachims	Ont.	654	.....	.....	128, 1254		
Pont de Saint-Valentin	Qué.	654					
Pont du Portage-du-Fort	Qué.	654	.....	56, 1252	126, 1252		
" montant contribué par le gouvernement d'Ontario et la municipalité	.....	.....	.....	68	138		
Pont suspendu "Union;" d'Ottawa	Qué. Ont.	654	1252 1254	56, 58 1252 1254	126, 128 1252 1254	1080 1109	1116 1135
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	728 à 731					
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	1118
Route Dawson	Ont. Man.						
Description de la, etc	.....	646 à 653					
Canal du Fort-Frances—description du—Profondeur d'eau, etc.	.....	653, 826					
Canal du Fort-Frances—Dépense.							
Distance totale et distances intermédiaires depuis Port-Arthur, (Prince-Arthur's-Landing) jusqu'à Fort-Garry, Winnipeg	.....	.....	.....	827 1160	82, 827 1160		
	.....	825, 877					
Route de la Rivière-Rouge et service de transport (construction)	Ont. Man.	646 à 653	.....	58, 1254 1256	128, 1254 1256		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Nom des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rpport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Chemins et ponts—*Fin.*							
Route de la Rivière-Rouge (personnel et réparations)	Ont Man	646 à 653	.....	58	128		
Route postale entre Liverpool et Annapolis	N.-E.	645	.....	56	126		
Chenal du Moine	Qué.						
Brise-glaces	.....	254	.....	.....	108, 1214		
Cheticamp	N.-E.						
Havre	.....	226	.....	226, 1204			
do Examen et évaluation	.....	294					
Cheverie	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Havre	.....	211	.....	34, 1204	104, 1204		
Chezzetcook, anse de	N.-E.						
Dragage	.....	220	.....	220, 1204			
Chicoutimi	Qué.						
Débarcadère	.....	248, 373	.....	38, 1214	108, 1214		
Distance depuis Tadoussac, etc., population, etc	.....	372					
Hôpital de la marine	.....	167, 373	.....		86, 1172		
Chimney Corner	N.-E.						
Havre (examen et évaluation)	.....	294					
Chipman, ruisseau	N.-E.						
Brise-lames, dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Havre	.....	212	.....	34, 1204	104,1024		
do Examen	.....	297					
Church Point (ou Pointe de l'Eglise)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Havre	.....	215	.....	34, 1204	104, 1204		
Chute-à-Blondeau, canal de la	Qué.	.....	.....	4	76	1076, 1087, 1092	1112, 1113, 1121, 1124
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	916	.....				
Chute, anse de la	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Clapperton, île	Ont.						
Phare	.....	643	.....	64	134		
Clarksburg	Ont.						
Salle d'exercices	.....	201					
Clide, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1281				
Clifton	N.-B.						
Brise-lames	.....	238	.....	.....	108, 1210		
Clinton	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Cobourg	Ont.						
Port	.....	261	1222	40, 1222	112, 1222		
do Montant contribué par les fidéicommissaires	.....	.....	.....	68	138		
Cocagne	N.-B.						
Havre	.....	236	.....	.....	108, 1210		
Cocaigne	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1281				

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Coldsprings	Ont.						
Salle d'exercices		190					
Collingwood	Ont.						
Port		270		40, 1222	112, 1222		
do montant contribué par la compagnie du chemin de fer du Nord				68	138		
Ouverture et clôture de la navigation		911					
Salle d'exercices		192					
Colombie-Britannique	C.-B.						
Arpentages et inspections		284		60	136		
Bateaux dragueurs			1244	48, 1244	120, 1244		
Dragage		273 à 276 580 à 582		50	122		
Bâtiments arrivés de la mer au port de Victoria—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés		939					
Chemins de fer				1148	1148		
Dépenses			1275	72, 1275	142, 1275		
do agent et dépenses contingentes				60	136		
Edifices publics		207, 208		20, 32, 1202	92, 102, 1202		
Havres, rivières et brise-lames		273 à 276 558 à 582 726		46, 1230 1240	114, 1230 118, 1240		
Phares		644		64, 66 1264	134, 136 1264		
Route postale (par terre)		897					
do par vapeurs et voiliers		898					
Service des télégraphes		756 à 759 788, 883, 884		60 1258 à 1261	130, 132 1258 à 1261	1080 1082	1116 1118
Colpoy, rang de (Grande-Baie)	Ont.						
Jetée		269		40, 1222	112, 1222		
Columbus	Ont.						
Salle d'exercices		191					
Colville, baie de	I.P.-E						
Havre		241		36, 1208	106, 1208		
Comeauville	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867			1281				
Commissaires du port de Québec: Rapport sur les améliorations du port de Québec depuis la Confédération, sur le bassin de radoub de Lévis, et sur les opérations du bateau de levage	Qué.	330 à 333		74, 333	144, 333		
Consecon	Ont.						
Port		260			112, 1222		
Contrecœur (fleuve Saint-Laurent)	Qué.						
Dragage				44, 1236	116		
Cookstown	Ont.						
Salle d'exercices		192					
Cornwall	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc.					88, 1184		
Canal			1150	6, 10 1150	78, 82 1150	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Cornwall—Canal de—*Fin.*							
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	912					
do Section de tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	800					
do Tirant d'eau	.....	797					
Salle d'exercices	.....	182					
Correspondance officielle, 1867 à 1882	.....	1407					
Coteau-du-Lac, canal (ancien) du	Qué.	1058					
Coteau-Landing	Qué.						
Débarcadère	.....	256	.....	38, 1214	108		
Pont de chemin de fer	.....	.....	.....	.....	76, 1146		
Cottonwood Canyon (rivière Fraser)	C.-B.						
Améliorations, évaluations, etc.	.....	274 575 à 580	.....	46	118		
Coulonge, rivière. *Voir* Glissoires.							
Courtenay, rivière	C.-B.						
Enlèvement de chicots	.....	273	.....	.....	118, 1240		
Cove Head	I. P.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1861 à 1873	.....	.....	1068 1069 1074 1208	1069 1070 1074 1208			
Cow Bay. *Voir* Vaches, baie des.							
Cowichan, rivière	C.-B.						
Enlèvement d'obstructions	.....	273	.....	.....	118, 1240		
Cranberry Head	N.-E.						
Havre	.....	216	.....	34, 1204	104, 1204		
Cranberry Head, anse de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Crapaud	I. P.-E						
Havre	.....	243	.....	243, 1208	243, 1208		
do Dépenses faites par le gouvernement local, de 1831 à 1882.	.....	.....	1066 à 1069 1074 1208	1069 à 1071 1074 1208	1071 1074 1208		
do Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 déc. 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Cross Hill	Ont.						
Salle d'exercices	.....	199					
Culbute, canal de la	Qué.	841	.....	4, 1156	76, 80 1156	1076	1112 1113
Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
Cushing	Qué.						
Salle d'exercices	.....	177					
D							
Darling, lac de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Dawson, route	Ont. Man.						
Canal de Fort Frances—dépense	.....	.....	.....	827 1160	1160		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Dawson, route—*Fin.*							
Canal de Fort Frances—description du, tirant d'eau, etc.	.....	652, 826			82, 827		
Description de la, etc.	.....	646 à 653					
Distance totale et distances intermédiaires, depuis Port Arthur, (Prince Arthur's-Landing) jusqu'à Fort Garry, Winnipeg	.....	825, 877					
Service de transport—(Construction)	.....	.....	.....	58	128		
do (personnel et réparations)	.....	.....	.....	1254	1254		
				1256	1256		
				58	128		
Définition du mille marin ou géographique et du mille statutaire	.....	858					
Delap, anse	N.-E.						
Havre	.....	213	.....	.....	104, 1204		
D'Escousse, port	N.-E.						
Dragage	.....	223	.....	223, 1204			
Desjardins, canal	Ont.	.....	1160				
DesJoachims, pont	Ont.	654	.....	.....	128, 1254		
Détroit de Belle-Ile—							
Distance jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, par eau	.....	796					
Distance jusqu'à Fond-du-Lac, lac Supérieur, par eau	.....	800 à 803					
Distance jusqu'à Port Arthur, (Prince-Arthur's-Landing) et Winnipeg	.....	825					
Détroit, rivière	Ont.						
Enlèvement d'obstructions	.....	265	.....	46, 1236	116		
Devil's Island, (île au Diable)	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Digby	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
Port	.....	214	.....	34, 1204	104, 1204	1114	
do examen	.....	300					
Dionne, O., comptable, département des travaux publics—							
Etats indiquant les dépenses faites pour les ouvrages publics dans chaque province, depuis 1867 jusqu'à 1882	.....	.....	.....	2 à 75	76 à 145		
Etat tabulaire indiquant le coût de construction des ouvrages publics avant et depuis la confédération, ou depuis leur commencement jusqu'au 1er juillet 1882	.....	.....	1144 à 1275	1144 à 1275	1144 à 1275		
Etat tabulaire indiquant le revenu tiré des ouvrages publics depuis la confédération	.....	.....	.....	.....	.....	1076 à 1109	1112 à 1135
Dipper Harbour	N.-B.						
Brise-lames	.....	231	.....	36, 1210	108		
Distances—							
Autour du lac St-Jean (route de terre).	Qué.	430					
Chemins interprovinciaux et routes de terre aboutissant à la mer ; chemins de fer et télégraphes de l'Etat	.....	860 à 884					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Distances—*Fin.*							
De Montréal, New-York et Liverpool à San Francisco, Port-Moody et Yokohama, Japon, par les chemins de fer du Pacifique des Etats-Unis et du Canada	.....	901					
Depuis la tête du lac Saint-Jean jusqu'à la Baie des Ha! Ha! (route de terre).	Qué.	431					
Depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac St-Jean (en suivant la rivière)	Qué.	432					
Des ports américains et canadiens à Winnipeg, par Chicago et la voie du Pacifique canadien	.....	901					
Des ports de mer de l'Amérique du Nord jusqu'à Galway, Liverpool, le Havre, la Havane et Rio Janéiro	.....	854					
Grand Cercle, ou distances en ligne directe, depuis les principaux ports de l'Amérique du Nord et Terreneuve jusqu'en Angleterre et au Japon	.....	857					
Navigation intérieure du Canada—Voies existantes et projetées, avec leurs principales correspondances, etc	.....	794 à 847					
Routes de l'océan entre les principaux ports du Canada et des Etats-Unis, dans l'Amérique du Nord, et ceux des pays étrangers	.....	850 à 858					
Routes de mer par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, d'Angleterre au Levant par le cap de Bonne-Espérance	.....	856					
Routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie de terre	.....	856					
Routes de mer, par bâtiments à vapeur. dans tout l'univers, d'Angleterre à l'Occident—Amérique du Nord, Indes Occidentales, Amérique du Sud, Asie, etc	.....	855					
Routes postales, etc., dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique	.....	888 à 901					
Divers— Dépenses	.....	.....	.....	66, 70, 73, 1270, 1275	136, 140, 143, 1270 1275		
Domaine du roi. *Voir* Edits et ordonnances.							
Dorchester	N.-B.						
Bâtiments construits—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Pénitencier	.....	156	.....	14, 1168	86, 1168		
Douane, bureaux de la. *Voir*—Belleville, Brantford, Brockville, Charlottetown (édifice fédéral), Chatham, Ont, Chatham, N.-B., Cornwall, Dundee, Frédéricton, Guelph, Halifax (édifice fédéral), Hamilton, Kingston, Kootenay, London, Montréal, Newcastle, New-Westminster,							

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Douane, bureaux de la—*Fin.*							
Ottawa, Pictou, Port-Colborne, Port-Dalhousie, Québec, Sainte-Catherine, Saint-Jean, N.-B., Saint-Jean, Qué., Stratford, Sussex, Toronto, Trois-Rivières, Victoria, Windsor, Ont., Winnipeg, Woodstock.							
Dragage—							
Antigonish	N.-E.	228	.....	.....	104		
Bathurst	N.-B.	239	.....	36	108		
Bayfield	Ont.	266	.....	40	112		
Beauharnois	Qué.	255	.....	.....	108		
Belleville	Ont.	260	.....	40	112		
Berthier (*en haut*)	Qué.	253	.....	.....	116		
Boucherville	Qué.	254	.....	.....	116		
Bouctouche	N.-B.	237	.....	.....	237		
Bruce Mines	Ont.	271	.....	.....	112		
Calumet (rivière des Outaouais)	Qué.	258	.....	.....	112		
Cap Chatte, rivière de	Qué.	245	.....	44	116		
Charlottetown	I. P.-E	243	.....	243	243		
Châteauguay, rivière	Qué.	255	.....	44	116		
Cheticamp	N.-E.	226		226	226		
Chezzetcook, anse	N.-E.	220		220			
Cocagne	N.-B.	236	.....	.....	108		
Collingwood	Ont.	270	.....	40	112		
Consecon	Ont.	260	.....	.....	112		
Contrecœur (fleuve Saint-Laurent)	Qué.	.....	.....	44	116		
Crapaud	I.P.-E	243	.....	243	243		
D'Escousse, port	N.-E.	223	.....	223			
Est, rivière de l', Pictou	N.-E.	229	.....	44	114		
Etang aux Huîtres, baie Chedabouctou	N.-E.	222	.....	34	106		
Fer-à-Cheval, batture du (baie de Miramichi)	N.-B.	238	.....	238	238		
Fraser, rivière	C.-B.	273, 580 à 582	.....	46	118		
Frédéricton	N.-B.	232		232			
Gabarus	N.-E.	223	.....	34	104		
Gananoque	Ont.	259	.....	.....	116		
Gatineau, rivière	Qué.	258	.....	44	116		
Goderich	Ont.	266	.....	40	112		
Grand Bassin (Big Pond)	N.-E.	225	.....	34	104		
Grande Rivière	I.P.-E	241	.....	.....	241		
Grande Tracadie	N.-E.	228	.....	34	104		
Grand Lac	N.-B.	233	.....	233			
Guysborough	N.-E.	221	.....	.....	221		
Halifax	N.-E.	220	.....	220	220		
Harengs, anse aux	N.-E.	220	.....	220			
Havre au Bouché	N.-E.	227	.....	.....	227		
Havre-aux-Maisons	Qué.	244	.....	38	110		
Hawkesbury (rivière des Outaouais)	Ont.	259	.....	.....	112		
Iganiche (Ingonish)	N.-E.	226	.....	34	104		
Iles aux Sauvages (Indian Islands)	N.-E.	225	.....	.....	104		
Iles de Bois (Wood Islands)	I.P.-E	242	.....	.....	106		
Joggins	N.-E.	210	.....	34	104		
Kaministiquia, riv. (baie du Tonnerre)	Ont.	272	.....	42	112		
Ketch, port	N.-E.	219	.....	219	219		
Kincardine	Ont.	267	.....	40	112		
Kingston	Ont.	259	.....	40	112		
Laprairie	Qué.	255	.....	.....	110		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Dragage—*Suite.*							
Larry, rivière	N.-E.	221	.....	.....	221		
L'Assomption, rivière	Qué.	254	.....	.....	116		
Lingan	N.-E.	224	.....	34	104		
Liverpool	N.-E.	218	.....	34	104		
Lockeport	N.-E.	217	.....	217	217		
Longue Pointe	Qué.	254	.....	.....	116		
Lunenburg	N.-E.	219		219			
Mabou	N.-E.	226	.....	34	104		
Mahone, baie	N.-E.	219		.....	219		
Meaford	Ont.	270	.....	40	112		
Montague, rivière	I.P.-E	242		242	242		
Napanee	Ont.	259	.....	46	116		
Newcastle	Ont.	261	.....	.....	112		
New Glasgow	N.-E.	229	.....	.....	229		
Nicolet	Qué.	253	.....	.....	110		
Nine Mile Creek (Crique des Neuf Milles	I.P.-E	243		243	243		
Oshawa	Ont.	262	.....	40	112		
Outaouais, rivière des—							
Calumet	Qué.	258	.....	.....	112		
Hawkesbury	Ont.	259	.....	.....	112		
Sainte-Placide	Qué.	257	.....	.....	116		
Owen Sound	Ont.	269	.....	40	112		
Pénétanguishène	Ont.	271	.....	.....	112		
Petit de Grat, anse	N.-E.	223	.....	.....	106		
Petite Baie des Glaces	N.-E.	224	.....	.....	224		
Petit-Port	N.-E.	219	.....	.....	104		
Pickering	Ont.	262	.....	.....	112		
Picton, baie de Quinté	Ont.	259	.....	40	112		
Pictou	N.-E.	229	.....	229	229		
Pinette, havre	I.P.-E	242	.....	242	242		
Pointe du Chêne, Shédiac	N.-B.	236	.....	36	108		
Prosper, étang (baie Chédabouctou)	N.-E.	222	.....	34	106		
Port-Albert	Ont.	267	.....	40	112		
Port-Burwell	Ont.	264	.....	40	112		
Port-Caledonia	N.-E.	224	.....	.....	224		
Port-Darlington	Ont.	262	.....	40	112		
Port-Dover	Ont.	263	.....	40	112		
Porter, lac	N.-E.	220	.....	.....	106		
Port-Hope	Ont.	261	.....	40	112		
Port-Mulgrave	N.-E.	222		222			
Portsmouth	Ont.	259	.....	.....	112		
Pownal, baie de	I.P.-E	243		243	243		
Presqu'Ile	Ont.	260	.....	42	112		
Ragged Pond	N.-E.	221	.....	.....	106		
Richibouctou	N.-B.	237	.....	36	108		
Rivière à la Graisse, Rigaud	Qué.	257	.....	44	116		
Rivière de l'île à la Perdrix ou Parrsborough	N.-E.	211	.....	.....	114		
Rivière-du-Loup (*en bas*)	Qué.	246	.....	38	110		
Rivière-du-Loup (*en haut*)	Qué.	253	.....	44	116		
Rivière John	N.-E.	230	.....	.....	230		
Rivière Richelieu	Qué.	254	.....	44	116		
Rondeau	Ont.	265	.....	42	112		
Saguenay, rivière	Qué.	248, 373	.....	.....	116		
Saint-Jean	N.-B.	231	.....	36	108		
Saint-Jean, rivière	N.-B.	232	.....	44	114		
Saint-Placide (rivière des Outaouais)	Qué.	257	.....	.....	116		
Saumon, rivière au	Qué.	258	.....	.....	116		
Saumon, rivière au	Ont.	260	.....	46	116		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Dragage—*Fin.*							
Saut Sainte-Marie	Ont.	272			272		
Shannonville	Ont.	260		42	112, 116		
Sherbrooke	N.-E.	220			220		
Sud, rivière du, (Murray)	I.P.-E	242			242		
Sydenham, rivière	Ont.	266		46	116		
Sydney	N.-E.	225			225		
Tatamagouche, rivière	N.-E.	230			230		
Thames, rivière	Ont.	266		46	116		
Thornbury	Ont.	270			112		
Tonnerre, baie du, (riv. Kaministiquia)	Ont.	272		42	112		
Toronto	Ont.	263		42	112		
Tracadie	N.-E.	228		34	104		
Trenton, baie de Quinté	Ont.	260			112		
Vernon, rivière	I.P.-E	242		242	242		
Victoria	C.-B.	275, 558		275, 558	275, 558		
Vogler, anse	N.-E.	219			219		
Wallace, rivière	N.-E.	230			230		
Washedemoak, lac	N.-B.	234			234		
Windsor	N.-E.	211			211		
Yarmouth	N.-E.	216		34	106		
Dragage en général—							
Dépenses				70, 72 1270	140, 142 1270		
Dragueurs—							
"Canada"				48, 1242	118, 1242		
"Cape Breton"				48, 1242	118, 1242		
"Challenge"				48, 1242	120		
"Douglas"			1244	48, 1244	120		
"George McKenzie"					118, 1242		
"New Dominion"				48, 1242	118, 1242		
"Nipissing"					120, 1242		
"Prince Edward"				48, 1242	120, 1242		
"Queen of Canada"			1242				
"St. Lawrence"				48, 1242	118, 1242		
Remorqueur "C. W. Jones" ou "Trudeau"				48, 1242	120		
Remorqueur "Dennis"				1242	1242		
Remorqueur "George"				48, 1244	120		
Remorqueurs				48, 1242	118, 1242		
Dépense			1242 1268 1272	70, 72 1270 1272	140, 142 1270 1272		
Revenu						1080 1082	1117
Dresden	Ont.						
Salle d'exercices		203					
Droits de port et frais de transit à Montréal et dans les ports de l'Atlantique		464 à 498					
DuMoine, rivière. *Voir* Glissoires.							
Dundas	Ont.						
Salle d'exercices		196					
Dundas et Waterloo, chemin de	Ont.					1080	1116
Dundee	Qué.						
Douane		171	1172	24, 1172	96, 1172		
Dungannon	Ont.						
Salle d'exercices		200					
Durham	Ont.						
Salle d'exercices		201					
Dunnville, pont de	Ont.	654	1254	58, 1254	128	1080	1116

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
E							
Eads, Jas. B., I.C.—							
Rapport sur le port de Toronto, et recommandations concernant les améliorations qui devraient être faites	Ont.	516 à 528					
Eau haute (temps de l') au plein et au renouvellement de la lune; élévation des grandes et des petites mers à divers endroits	N.-E. I.P.-E N.-B. Qué.	314 930 à 935					
Eboulements	Qué.						
Débarcadère	.....	250	1214	38, 1214	108, 1214	1078	1114
Edifices du parlement. *Voir* Ottawa.							
Edifices publics en général.—							
Dépense	.....	.....	1268 1272	2032 7072 1202 1270 1272	92,102 140,142 1202 1270 1272		
Rapport sur les	.....	.....	147 à 208				
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	1118
Edifices publics d'Ottawa	Ont.						
Détail de la dépense pour construction depuis le commencement (1859) jusqu'au 30 juin 1882	.....	1406					
Edits et ordonnances au sujet des limites du Domaine du roi, appelés "Traité de Tadoussac"	Qué.	408					
Elliott, rivière	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1831 jusqu'à 1873	.....	.....	1066 à 1069 1074 1208	1069 1070 1074 1208			
Emerson	Man.						
Baraque des immigrants	.....	.....	.....	.....	90, 1198		
Bureau de poste, etc	.....	.....	.....	.....	100		
Empires (tableau des plus grands)	.....	886					
Enlèvement de chicots, de roches, de cailloux, etc.							
Anse Musquodoboit	N.-E.	220	.....	34	104		
Batture de Bacot Hayes (fleuve Saint-Laurent)	Qué.	255	.....	.....	116		
Cap-à-la-Roche (fleuve Saint-Laurent)	Qué.	.....	.....	44	116		
Cottonwood Canyon (Fraser supérieure)	C.-B.	274, 575 à 580	.....	46	118		
Havre d'Amherst, îles de la Madeleine	Qué.	244	.....	38	108		
Havre des Escoumains	Qué.	247	.....	.....	116		
Ile Tusket	N.-E.	217	.....	34	106		
Pointe Blanche (White)	N.-E.	218	.....	.....	106		
Port de Sackville	N.-B.	236	.....	36	108		
Port de Toronto	Ont.	263	.....	42	112		
Port de Victoria	C.-B.	275, 558	.....	.....	114		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Enlèvement de roches, etc.—*Fin.*							
Port et rivière Annapolis	N.-E.	214			104, 114		
Rapides de Neebish	Ont.	271		46	116		
Rivière Assiniboine	Man.	272			118		
Rivière Courtenay	C.-B.	273			118		
Rivière Cowichan	C.-B.	273			118		
Rivière des Outaouais	Ont.	258			258		
Rivière Détroit	Ont.	265		46	116		
Rivière du Lièvre	Qué.	257			116		
Rivière du Nord	Qué.	257			116		
Rivière Fraser	C.-B.	273, 568 à 580		46	118		
Rivière Miramichi	N.-B.	237		44	114		
Rivière Naas	C.-B.	274			118		
Rivière Rouge	Man.	272		46	118		
Rivière Saguenay	Qué.	248, 373			116		
Rivière Saint-Jean	N.-B.	232		44	114		
Rivière Sissiboo	N.-E.	215		44	114		
Rivière Skeena	C.-B.	274			274		
Rivière Tobique	N.-B.	232			114		
Ennis, F. H., secrétaire des trav. publics—Sommaire du rapport général sur les travaux publics des provinces unies du Bas et du Haut-Canada, depuis leur commencement jusqu'à l'époque de la confédération, 1er juil. 1867	Qué. Ont.	1304 à 1308					
Erié, E.-U., canal							
Dimensions du plus gros navire pouvant y passer		824					
Ouverture et clôture de la navigation		919					
Erin	Ont.						
Salle d'exercices		200					
Escoumains	Qué.						
Havre		247			116, 1234		
Esquimalt	C.-B.						
Bassin de radoub		1405			144		
Estacades. *Voir* glissoires et estacades—							
Est, rivière de l', Pictou	N.-E.						
Améliorations de		229		44, 1232	114		
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867			1281				
Etang du Nord	Qué.						
Exploration géologique du Canada—Extraits du rapport concernant les régions du Saguenay et du lac St-Jean	Qué.	425					
Havre		244			108, 1241		
Etat, chemin de fer de l'—*Voir* routes de terre et service de la malle pour l'index des tableaux de distances, etc...							
Etat, lignes télégraphiques de l'—Tableaux des distances, etc.—*Voir* Routes de terre.							
Etendue (et population) du globe		886 1300 à 1302					
Européen et Nord-Américain, chemin de fer	N.-B.		1144	2, 1084 1144	76,	1076 1084	1112

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Exeter	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Exploration géologique du Canada	.....						
Extrait du rapport concernant les régions du Saguenay et du lac Saint-Jean	Qué.	425					
F							
Fabrique de Cartouches. *Voir* Québec.							
Fairford. rivière (ou *Partridge Crop*—Falle-de-Perdrix)	Man.						
Relèvement, évaluations, etc	.....	536	.....	.....	118, 1238		
False Duck, île	Ont.						
Phare	.....	643	.....	64	134		
Farran, canal de la Pointe—*Voir* canaux de Williamsburgh							
Fenwick	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
Fisher's Grant	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1278, 1281				
Fissiault, H. A., département des chemins de fer et canaux							
Proclamations concernant les péages et règlements sur les trav. publics	.....	722 à 733					
Flesherton	Ont.						
Salle d'exercices	.....	201					
Forêt souterraine—Tête du lac Long, bassin de Cumberland, etc	N.-B.	833					
Forest	Ont.						
Salle d'exercices	.....	203					
Fort Erié	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
Fort Frances, canal de	Ont.						
Description du canal, tirant d'eau, etc	.....	653, 826					
Dépenses	.....	.....	.....	827, 1160	82, 827, 1160		
Fort Garry	Man.						
Chemin	.....	646 à 652	.....	58, 1256	128		
Pont (sur la rivière Rouge)	.....	654	.....	58, 1256	128		
Fort Ingal, casernes de Témiscouata ou	Qué.	167					
Fortin (l'hon. P.) M.P.— Lettres sur le système télégraphique et le service des signaux dans le golfe St-Laurent ; aussi sur le système télégraphique de la Norvége, démontrant son importance relativement au développement des pêcheries maritimes de ce dernier pays	.....	761 à 777					
Fort Lawrence	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1281				
Fort Lennox (Ile aux Noix)	Qué.						
Casernes, etc	.....	170	1174	24, 1174	96, 1174		
Chemin et pont	.....	254, 646	.....	.....	126, 1252		
Fort Mississagua	Ont.						
Blockhaus, magasins, etc	.....	198					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Fort Osborne (Winnipeg)	Man.						
Casernes	.....	204	.....	30, 1198	100, 1198		
Fort Pelly	T.N.O						
Casernes	.....	.....	.....	20, 1200	92, 1200		
Hôtel du gouvernement	.....	.....	.....	20			
Forts MacLeod, Walsh, Calgarry, Saskatchewan, Tail Creek, Qu'Appelle et Shoal Lake	T.N.O						
Edifices publics	.....	.....	.....	20, 1202	92, 1202		
Fort Tipperary (St. Andrew's)	N.-B.						
Bâtiments militaires	.....	157	.....				
Fort William, chemin de	Ont.	646 à 652	.....	58, 1254	1168		
Français, Croix des (French Cross)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Fraser, rivière	B.-C.						
Cottonwood Canyon.—Améliorations, évaluations, etc	.....	273, 575 à 580					
Dragage, enlèvement de roches, relèvement, évaluations, etc	.....	273, 568 à 582	.....	46, 1240	118, 1240		
Frédéricton	N.-B.						
Bureau de l'adjudant	.....	.....	.....	.....	94		
Bureau de poste, etc.	.....	152	.....	.....	86, 94, 1168		
Casernes	.....	152					
Douane, etc	.....	.....	.....	22	94		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	94		
Magasin	.....	.....	.....	.....	94		
Port	.....	232	.....	232			
Fuller, Thos., architecte en chef, travaux publics :—							
Rapport sur les édifices publics dans tout le Canada	.....	147 à 208					
G							
Gabarus	N.-E.						
Port	.....	223	.....	34, 1204	104, 1204		
Galops, canal des—*Voir* canaux de Williamsburgh							
Gananoque	Ont.						
Dragage	.....	259	.....	.....	116, 1236		
Salle d'exercices	.....	183					
Gaspé, baie et port de	Qué.	245	1214	.....	.....	1,078	1,114
Gate, anse de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Gatineau et New-Edimburgh, bac-passeur	Qué.	.....	.....	.....	.....	.....	1080, 1117
do et Rockliffe, passeur	Qué.	.....	.....	.....	.....	.....	1117
do pont de la	Qué.	654	1252	56, 1252	126		
do rivière	Qué.						
Dragage	.....	258	.....	44, 1234	116		
Georgetown	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Georgetown	I.P.-E						
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	906					
Salle d'exercices	.....	151	1166				

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1877 à 1868.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Gibraltar, pointe	Ont.						
Phare	.....	643	.....	64	134		
Gisborne, F. N., contrôleur du service des télégraphes et signaux—							
Rapport sur le service des télégraphes et signaux du Canada, donnant l'historique de son établissement, un état des frais d'entretien qu'il exige, etc.	.....	756 à 761, 778 à 789					
Givan	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Glace, courants, etc., dans le port de Québec	Qué.	33 à 6342					
Glen's Falls, bief alimentaire de—*Voir* canal Champlain.							
Glissoires et estacades—							
Dépenses	Qué. Ont.	.....	720 1268 1272	52, 56 70, 72 720 1270 1272	122, 126 140, 142 720 1270 1272		
Outaouais, rivière	Qué. Ont	662 à 676 688 à 711 737, 738	720 1246 1248	50, 52 54, 720 737, 738 1246	122, 124 720, 737 738 1246	737, 738 1078 1107	737, 738 1116 1133
do Rivière Coulonge	Qué.	672, 704	720 1248	50, 52 720 1248	122, 124 720 1248		
do Rivière Gatineau	Qué.	668, 698	720 1246	50, 52 720 1246	122, 124 720 1246		
do Rivière Madawaska	Ont	669 700 à 705	720 1246	50, 54 720 1246	122, 124 720 1246		
do Rivière du Moine	Qué.	675, 710	720 1248	50, 54 720 1248	122, 124 720 1248		
do Rivière de la Nation du Sud.	Ont.	668, 696	.....	.....	122, 124 720 1248		
do Rivière Noire	Qué.	672, 706	720 1248	50, 54 720 1248	122, 124 720 1248		
do Rivière Petewawa	Ont	672 à 675 706 à 711	720 1248	50, 54 720 1248	122, 124 720 1248		
do Rivière des Prairies (enlèvement d'obstacles.)	Qué.	.....	.....	50, 720 1248	122		
do do (piles du Sault au Récollet)	Qué.	622	.....	50, 54 720 1248	122, 124 720		
Proclamations concernant les péages et les règlements	Qué. Ont.	726					
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082 1108	1118 1134
Saguenay (Rivière)	Qué	656, 684 736, 738	1246	52, 736 738 1246	122, 124 736, 738 1246	736 738 1078 1106	736 738 1116 1132

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1878 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Glissoires et estacades—*Fin.*							
St-Maurice (Rivière)	Qué	658 à 660 684 à 687 736, 738	720 1246	50, 52 720, 736 738 1246	122, 124 720, 736 738 1246	736, 738 1078 1106	736, 738 1116 1132
Tableau des glissoires, barrages, piles et estacades du Canada, indiquant leurs positions, dimensions, coût, etc.	Qué Ont	684 à 720	720	720	720		
Tableau indiquant le nombre de billots, ou pièces de bois qui ont passé par les glissoires, ainsi que le revenu brut, les déductions à faire, le revenu net et les déficits	Qué Ont	736 à 738	.....	736 à 738	736 à 738	736 à 738	736 à 738
Trent, rivière	Ont.	678 à 682 712 à 719 737, 738	720 1250	50, 54 720, 737 738, 1250	122, 124 720, 737 738, 1250	737, 738 1078 1107	737, 738 1116 1133
Gobeil, A., commis, département des travaux publics—							
Actes concernant les travaux publics du Canada	.....	1028 à 1031					
Mémoire sur les canaux du Canada, ainsi que sur les plans et les modèles envoyés à l'exposition de Paris, en 1878	.....	1058 à 1061					
Tableaux des ouvrages donnés à l'entreprise par le département des trav. pub., du 1er juil. 1867 au 1er déc 1882	.....	1044 à 1056					
Tableau indiquant le nombre de bâtiments de mer et de cabotiers naufragés sur le littoral, dans le golfe et le fleuve St-Laurent, ainsi que sur les lacs, etc., au Canada, de 1867 à 1881.	.....	946 à 949					
Goderich	Ont.						
Ouverture et clôture de la navigation	.....	910					
Port	.....	266	.....	40, 1222	112, 1222	.....	1114
do montant contribué par la municipalité, township de Goderich	.....	.....	.....	68	138		
Golfe, chemin de la rive sud du	Qué.	646	.....	56	126		
Gorrie	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Gouverneur, île du, N.-Y.	.....						
Elévation de la rivière Hudson depuis New-York jusqu'à Albany	.....	90[illegible]					
Grand cercle, ou distances en ligne directe, depuis les principaux ports de l'Amérique du Nord et Terreneuve jusqu'en Angleterre et au Japon	.....	857					
Grande-Anse	N.-E.						
Brise-lames	.....	219	.....	34, 1204	104, 1204		
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Grande Anse, Baie des Chaleurs	N.-B.						
Brise-lames	.....	238	.....	36, 1210	108, 1210		
Grande Anse (Cap-Breton)	N.-E.						
Examen	.....	294					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Grande-Baie (rang de Colpoy)	Ont.						
Jetée	.....	269	.....	40	112		
Grande-Décharge, lac Saint-Jean	Qué.						
Requête pour l'agrandissement de la Grande-Décharge	.....	1403					
Grande Rivière	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1841 à 1882	.....	.....	1066 à 1069, 1074 1208	1069 à 1071, 1074 1208	1071, 1074 1208		
Dragage	.....	241	.....	.....	241, 1232		
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Grande Rivière	Ont.	.....	1158				
Grand-Etang	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Havre	.....	225	.....	34, 1204	104, 1204		
Grand Havre	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1882 à 1867	.....	.....	1280				
Grand Lac	N.-B.						
Dragage	.....	233	.....	233, 1232			
Grand Manan	N.-B.						
Port	.....	.....	.....	.....	108		
Green Cove	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Examen	.....	299					
Havre	.....	216	.....	34, 1204	104, 1204		
Greenwood	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Grenville	Qué.						
Canal	.....	.....	1154	4, 8 1154	76, 80 1154	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	916					
do Section de tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	814					
Port	.....	.....	.....	.....	108		
Griffin, anse	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Groscoque	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Grosse Isle	Qué.						
Havre	.....	251	1216	1216	110, 1216		
Station de quarantaine	.....	167	1172	16, 24 1172	86, 96 1172		
Guelph	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc.	.....	199	.....	18, 1186	88, 98 1186		
Salle d'exercices	.....	200					

10 a—85

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Guérin, Thos., I.C.	.....						
Rapport sur le débordement du lac Manitoba, et sur les moyens suggérés pour abaisser le niveau du lac et dessécher le territoire environnant	Man.	539 à 556					
Gull Island (île aux Goëlands)	Ont.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Guysborough	N.-E.						
Havre	.....	221	.....	.....	221, 1204		
H							
Hagarsville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	19-					
Halifax	N.-E.						
Distance jusqu'à Liverpool, par le Cap Clair		853					
Edifice fédéral	.....	149	.....	14, 22 1164	84. 94 1164	.....	1114
Havre	.....	220	.....	220, 1204	220, 1204		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Navires arrivés de la mer—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes d'équipage	.....	938	.....	22, 1164	94, 1164		
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Pénitencier	.....	149					
Salle d'exercices	.....	149	.....	22, 1164	94, 1164		
Station de quarantaine (île Lawlor)	.....	149	.....	14, 22 1164	84, 94 1164		
Hallen	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Hall, havre de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Examen et évaluations	.....	297					
Hamilton	Ont.						
Baraque des immigrants	.....	.....	.....	.....	88, 1186		
Bureau de poste (ancien)	.....	197	1186	18, 28 1186	88, 98		
Bureau de poste, douane (nouv.), etc.	.....	197	.....	.....	88, 1186		
Douane (ancienne)	.....	196	1186	2-	9-		
Hangar	.....	.....	1186				
Salle d'exercices	.....	196					
Hampton	N.-E.						
Port	.....	213	.....	.....	104, 1204		
Hantsport	N.-E.						
Examen et évaluations	.....	296					
Harborville	N.-E.						
Havre	.....	212	.....	34, 1204	104, 1204		
do Examen et évaluations	.....	297					
Harengs, anse aux (Herring Cove)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Havre	.....	220	.....	220, 1206			
Harengs, anse aux (Herring Cove)	N.-B.						
Havre	.....	235	.....	36, 1210	108		
Harrietsville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					

INDEX ALPHABÉTIQUE.—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Hastings	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Havre-aux-Maisons	Qué.						
Dragage	.....	244	.....	38, 1216	110		1114
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1078	
Havre Bouché	N.-E.						
Havre	.....	227	.....	.....	227, 1206		
Havre de refuge entre Rimouski et la Pointe-au-Père	Qué.						
Relèvement et évaluations	.....	320 à 327					
Havres, brise-lames, etc., en général—							
Dépense	.....	.....	1268, 1272	70, 72, 1230, 1270, 1272	114, 140, 142, 1230, 1270, 1272		
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	724, 728					
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	1118
Hawkesbury (rivière des Outaouais)	Ont.						
Dragage	.....	259	.....	.....	112, 1222		
Hespeler	Ont.						
Salle d'exercices	.....	199					
Hillsborough, rivière	P.E.I.	.....	.....	1232	1232		
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1831 jusqu'à 1873	.....	.....	1066 à 1069, 1074, 1208	1069, 1070, 1074, 1208			
Hillsborough, rivière Petitcodiac	N.-B.						
Brise-lames	.....	235	.....	36, 1210	108		
Hôpitaux de la marine. *Voir*							
Chicoutimi	.....						
Lunenburg	.....						
New Westminster	.....						
Perdrix, Ile aux (Saint-Jean)	.....						
Pictou	.....						
Québec	.....						
Sackville	.....						
Saint-André	B.-B.						
Sainte-Catherine	Ont.						
Souris-Est	.....						
Sydney	.....						
Victoria	.....						
Horse-Shoe Shoal. *Voir* Batture du Fer-à-Cheval.							
Ouverture et clôture de la navigation	.....	919					
Horton	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Hotel du gouvernement. *Voir* Rideau Hall.							
Hudson, compagnie de la Baie d'—							
Comptoirs	.....	896					
Concession des Territoires du Nord-Ouest	.....	412					
Hudson, navigation dans la baie et le détroit d'	.....	390 à 392, 395, 398 à 405					
Hudson, rivière—							
Déclivité de la rivière depuis Albany jusqu'à New-York	.....	9[illegible]2					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépense.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Hull	Qué.						
Bac passeur	.....	.....	.....	.....	1080, 1117		
Bureau de poste, etc	.....	.....	.....	.....	86, 1172		
Hulsville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
I							
Iganiche (Ingonish)	N.-E.						
Port	.....	226	.....	34, 1206	104, 1206		
do coût des matériaux de construction	.....	311				1078	1114
do examen et évaluations	.....	294					
Ile aux Coudres	Qué.						
Débarcadère	.....	250	.....	.....	110, 1216		
Ile aux Grues	Qué.						
Jetée	.....	251	.....	.....	110, 1216		
Ile aux Noix (Fort Lennox)	Qué.						
Casernes, etc	.....	170	1174	24, 1174	96, 1174		
Chemin et pont	.....	254, 646	.....	.....	126, 1252		
Ile aux Sauvages	N.-E.						
Coupe et travaux de protection	.....	225	.....	.....	104, 1206		
Ile aux Œufs	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Ile aux Oiseaux	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Ile du Prince-Edouard	I.P.-E.						
Chemin de fer de l'Ile du P.-Edouard	.....	866	1148	2, 1148	76, 1148	1076, 1082, 1085, 1086	1112, 1118, 1119, 1120
Dépenses	.....	.....	1274	72, 1274	142, 1274		
Dragage	.....	239 à 244	.....	50	122		
Dragueurs	.....	.....	.....	48, 1244	120, 1244	1080, 1082	1117, 1118
Eau haute (temps de l'), au plein et au renouvellement de la lune; élévation des grandes et des petites mers à divers endroits	.....	932					
Edifices publics	.....	150	.....	14, 20, 22, 32, 1202	84, 92, 94, 102, 1202		
Exploration des côtes des Caps Tourmentin et Traverse	.....	.....	.....	.....	136		
Havres, rivières, brise-lames et jetées	.....	239 à 244	1230	36, 42, 1230, 1240	106, 114, 1230, 1240		
do dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1831 jusqu'à 1882	.....	.....	1066, 1069, 1074	1069, 1071, 1074	1071, 1074		
do revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072, 1073	1072, 1073
Levées hydrographiques et inspections	.....	278	.....	60	136		
Lignes télégraphiques	.....	.....	.....	60	132		
Navires arrivés de la mer, au port de Charlottetown—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	938					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Ile du Prince-Edouard—*Fin.*							
Navires construits au port de Charlottetown—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	906					
Phares	.....	.....	.....	1264	1264		
Service postal (par chemin de fer)	.....	890					
Indian Gardens. *Voir* Jardins des Sauvages.							
Industrie	Qué.						
Palais de justice et prison	.....	.....	.....	24	96		
Inondations—							
Rapport sur les causes des inondations entre Québec et Montréal	Qué.	448 à 450					
Intercolonial, chemin de fer	N.E N.B. Qué.	.....	.....	2, 1085 1144	76, 1119 1144	1076 1085	1112 1119
do Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes	.....	875					
do Embranchement de Windsor	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1112
Intercoloniale, compagnie de charbon	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Intérieur du Canada, navigation à l', annexe n° 30.—Index :							
N° 1.—Tableau des distances—navigation du Saint-Laurent—du détroit de Belle-Ile à Duluth, à la tête du lac Supérieur	.....	796					
N° 2.—Tirant d'eau ; navigation du Saint-Laurent	.....	797					
N° 3.—Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, le tirant d'eau sur les canaux, etc.	.....	797 à 799					
N° 4.—Canal Saint-Pierre. — Longueur, dimensions et ascension du canal et des écluses	.....	799					
N° 5.—Navigation du fleuve et des canaux du Saint-Laurent, depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Fond-du-Lac, lac Supérieur—distances totales et intermédiaires, tirant d'eau, ascension intermédiaire, nombre des écluses, longueur et dimensions des canaux et des écluses, etc.	.....	800 à 803					
N° 6.—Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Trois-Rivières—longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus de la mer, à Trois-Rivières	.....	804					
N° 7.—Distances entre les principaux endroits de Montréal à Québec, le long de la ligne d'axe du chenal des bâtiments	.....	805					
N° 8.—Navigation du Saint-Laurent—niveau du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à New-York, à Albany et aux Trois-Rivières	.....	806					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépense.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Intérieur du Canada, etc.—*Suite.*							
N° 9.—Niveaux établis entre la marée basse à Trois-Tivières et l'eau la plus basse observée au port de Montréal, à l'entrée inférieure de l'ancienne écluse n° 1, au pied du canal Lachine	.....	807					
N° 10—Niveau de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée, à Trois-Rivières, et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine	.....	808					
N° 11.—Mémoires concernant la chaîne des niveaux pris pour relier la marée, aux Trois-Rivières, au niveau constaté dans le port de Montréal	.....	808, 809					
N° 12.—Voie du lac Champlain—distance de Québec et Montréal, au littoral de l'océan, à New-York	.....	810					
N° 13.—Voie du lac Champlain—mêmes détails que ceux donnés dans n° 5	.....	814					
N° 13½.—Canal Champlain—époque et coût de la construction, etc	.....	811					
N° 14—Navigation—Montréal, Ottawa et Kingston. Détails semblables à ceux donnés dans n° 5	.....	814 à 817					
N° 15.—Navigation de la rivière Trent—Détails semblables à ceux donnés dans n° 5	.....	818 à 823					
N° 16.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses	.....	824					
N° 17.—Fleuve Saint-Laurent et route Dawson—Du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) et de là à Winnipeg	.....	825					
N° 18.—Canal de Fort Frances, sur la route Dawson	.....	826					
N° 19.—Ouverture et clôture de la navigation—Lac Supérieur et chaîne des lacs sur la route Dawson	.....	827					
N° 20.—Distances approximatives depuis l'embouchure de la rivière Rouge en descendant jusqu'au grand Rapide, et de là en remontant jusqu'au Fort Edmonton	.....	828					
N° 21.—Observations au sujet des vapeurs et de la profondeur de l'eau sur la route entre l'embouchure de la rivière Rouge et le Fort Edmonton, sur la Saskatchewan	.....	828					
N° 22.—Volume d'eau déchargé par la rivière Saskatchewan et par ses bras nord et sud	.....	829					
N° 23.—Noms des bateaux qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest	.....	829 829					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Intérieur du Canada, etc.—*Fin.*							
N° 24.—Port Nelson, Baie d'Hudson...	.....	829					
N° 25 —Canal projeté de la Baie Verte, entre la Baie de Fundy et la Baie Verte.....	.....	830 à 833					
N° 26.—Tableau descriptif de la rivière Saint-Jean, depuis Frédéricton jusqu'aux Grandes Chutes, N.-B.....	.....	834					
N° 27.—Canal projeté des Cèdres.....	.....	835					
N° 28.—Canal projeté de la rivière Tay	.....	837					
N° 29.—Canal à navires projeté de l'Outaouais.....	.....	838, 840					
N° 30.—Tableau des principales rivières du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais	.....	840					
N° 31.—Mémoire A, sur la navigation de l'Outaouais et de la rivière des Français.....	.....	842 à 844					
N° 32.—Mémoire B, sur le canal projeté de la Baie Georgienne et de l'Outaouais	.....	844 à 847					
Interprovinciaux, chemins—*Voir* Routes de terre pour Index des tableaux des distances, etc.							
Inverhuron.....	Ont.						
Port	.....	268	1222	40, 1222	112	.....	1114
J							
Janetville.....	Ont.						
Salle d'exercices.....	.....	191					
Jardins des Sauvages.....	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867.....	.....	.....	1281				
Joggins.....	N.-E.						
Port	.....	210	.....	34, 1206	104, 1206		
Joliette. *Voir* Industrie.							
Jordan, baie.....	N.-E.						
Havre.....	.....	217	.....	34, 1206	104, 1206	1078	1114
Jordan, rivière.....	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
K							
Kaministiquia, rivière	Ont.						
Dragage.....	.....	272	.....	42, 1228	112, 1228		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	827					
Kamouraska.....	Qué.						
Prison	.....	.....	.....	16, 24	86, 96		
Keefer, S.—							
Rapport et évaluations concernant le coût des améliorations de la navigation du St-Laurent, en aval du lac St-François.....	Qué.	502 à 506 à 513					
Kendal	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					

INDEX ALPHABÉTIQUE.—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Ketch, port	N.-E.						
Dragage	.....	219	.....	219, 1206	219, 1206		
Killaly, l'hon. H. H.—							
Rapport sur la prétendue obstruction des cours d'eau et rivières navigables, dans Québec et Ontario, par la sciure de bois, etc.	Qué. Ont.	534 à 640					
Killarney	Ont.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Kinburn	Ont.						
Salle d'exercices	.....	182					
Kincardine	Ont.						
Port	.....	267	1222	40, 1222	112, 1222		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	910					
Kingsport (Pointe du Chêne)	N.-E.						
Port	.....	212	.....	34, 1206	106, 1206	1078	1114
do examen et évaluation	.....	297					
Kingston	Ont.						
Asile de Rockwood	.....	.....	.....	28	98		
Bâtiments des immigrants	.....	187	.....	18, 28 1186	88, 98 1186		
Bâtiments militaires et fortifications	.....	.....	.....	18, 1186	88, 98 1186		
Bureau de poste	.....	187	1188	28	98		
Caserne du parc d'artillerie	.....	185					
Casernes de la Tête-de-Pont	.....	184					
Douane	.....	187	1186	28, 1186	98, 1186		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	98		
Fort-Frédéric	.....	185					
Fort-Henry	.....	186					
do Hôpital et logements militaires	.....	187					
do Chantier de l'artillerie	.....	187					
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	908, 921					
Pénitencier	.....	187	1188	28, 1188	88, 98 1188		
Port	.....	259	.....	40, 1224	112		
Réserve de marine et collége royal militaire	.....	183	.....	18	88		
Salle d'exercices	.....	187					
Kootenay	C.-B.						
Douane	.....	.....	.....	.....	102		
L							
Lachine	Qué.						
Canal	.....	.....	1150	4, 8 1150	76, 80 1150	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant passer par la plus petite écluse	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	912					
do Section de tableau indiquant la longueur, l'ascension, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	800, 814					
do Tirant d'eau	.....	797					
Rapides, améliorations des	.....	500					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Lajoie, Charles, contrôleur des ouvrages de la région du Saint-Maurice—							
Rapport sur les glissoires et les estacades de la région du St-Maurice.	Qué.	658 à 660					
Lac Champlain, voie du—de Montréal à Albany et New-York—							
Distances totales et intermédiaires, tirant d'eau, ascension et chute, élévation au-dessus du niveau de la marée à Trois-Rivières et à Albany, nombre et dimension des écluses, largeur des canaux, etc.	.....	810 à 813					
Lac Erié—							
Ouverture de la navigation	.....	902					
Lac Manitoba	Man.	919					
Rapport sur le débordement du lac Manitoba, et sur les moyens suggérés pour abaisser le niveau du lac et dessécher le territoire environnant, par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Thomas Guérin, I. C.	.....	536 à 556					
Lacs, navigation des—							
Depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus du niveau de la mer aux Trois.-Rivières	.....	804					
Lac Saint-Jean. région du.	Qué.						
Affermage des territoires du Saguenay et du lac Saint-Jean	.....	407					
Elargissement de "La Grande Décharge"	.....	248, 368 1403	.....	.....	116, 1236		
Etablissements à l'entour du lac St-Jean	.....	352					
Extraits du journal de J. L. Normandin, 1732, concernant son exploration des régions de la rivière Saguenay et du lac Saint-Jean	.....	412					
Extraits du rapport de la commission géologique du Canada, concernant les explorations de la région du Saguenay et du lac St-Jean, depuis leur commencement jusqu'à 1863..	.....	425					
Extraits du rapport géologique de J. Richardson, en date du 31 décembre 1857, sur son exploration de la rivière St-Jean, du lac St-Jean et de ses tributaires	.....	421 à 423					
Extraits du rapport géologique de R. Bell, en date du 1er mars 1858, concernant le climat, le sol et le bois dans la région autour du lac Saint-Jean	.....	424					
Latitudes de divers endroits, etc.	.....	445					
Mémoire par Paschal Taché—1823—concernant les régions de la rivière Saguenay et du Lac Saint-Jean	.....	416 à 420					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1878 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Lac Saint-Jean, région du.—*Suite.*							
Mémoire concernant les régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, par G. F. Baillairgé, sous-ministre des Travaux publics	.....	344 à 446					
Notes concernant le voyage d'André Michaux, sur la rivière Saguenay, le lac Saint-Jean, la rivière et le grand lac Mistassini, etc., en 1792	.....	414					
Observations thermométiques et hauteurs au-dessus du niveau de la mer	.....	358					
Profondeur du lac, etc	.....	446					
Requête pour l'agrandissement de la Grande-Décharge		1404					
Tributaires du lac Saint-Jean	.....	353 à 365					
Lac Supérieur	Ont.						
Distance depuis la tête du lac jusqu'à Liverpool, par le cap Race et le nord de l'Irlande	.....	852					
Distance depuis la tête du lac jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	.....	851					
Lac Winnipeg—							
Bateaux qui ont fréquenté ses eaux en 1878 et 1879	.....	829					
Lansdowne	Ont.						
Salle d'exercice	.....	183					
Laprairie	Qué.						
Casernes	.....	171	.....	.....	96, 1174		
Dragage	.....	255	.....	.....	110, 1216		
La Pluie, lac et rivière	Man.	.....	.....	.....	118, 1238		
L'Ardoise	N.-E.						
Brise-lames	.....	223	.....	34, 1206	104, 1206		
Larry, rivière	N.-E.						
Dragage	.....	221	.....	.....	221, 1232		
L'Assomption, rivière	Qué.						
Dragage	.....	254	.....	.....	116, 1234		
Latitudes et longitudes des principaux ports canadiens	.....	857					
Lawlor, île (Halifax)	N.-E.						
Station de quarantaine	.....	149	.....	14, 22 1164	84, 94 1164		
Lazaret. *Voir* Tracadie.							
Les Ecureuils	Qué.						
Jetée	.....	253	.....	.....	110, 1216		
Lettres envoyées et reçues, 1867-82	.....	1407					
Lévis	Qué.						
Barraque des immigrants	.....	.....	.....	16, 1174	86, 1174		
Bassin de radoub	.....	331	.....	.....	144		
Fortifications	.....	166	.....	24, 1174	86, 96 1174		
Maison du rocher à l'Epinette	.....	167					
Parc du génie	.....	166					
Lindsay	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Lingan	N.-E.						
Havre	.....	224	.....	34 1206	104 1206		
L'Islet	Qué.						
Jetée	.....	250	1216	38, 1216	110, 1216	1078	1114

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Little Clam Cove. *Voir* Petite Anse aux Moules.							
Little Harbour. *Voir* Petit Port.							
Little Hope, île	N.-E.						
Brise-lames	.....	217					
Examen	.....	300					
Phare	.....	642	.....	62	13		
Little River (Petite-Rivière)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Little Sands	I.P.-E						
Dépense du gouvernement local, 1873-1882	.....	.....	.....	1071 1074 1208	1071 1074 1208		
Liverpool (Brooklyn)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Havre	.....	218	.....	34, 1206	104, 1206		
do examen	.....	300					
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
Liverpool et Annapolis, chemin de	N.-E.	645	.....	56	126		
Lobster Rocks (Rochers aux Homards)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Lockeport	N.-E.						
Havre	.....	217	.....	217, 1206	217, 1206		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
London	Ont.						
Barraque des immigrants	.....	202	.....	18, 1188	90, 98 1188		
Bureau de poste	.....	201	1188	18, 28 1188	90, 98 1188		
Douane	.....	201	.....	18, 28 1188	90, 98 1188		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	98		
Salle d'exercices	.....	202	.....	28	98		
Terrains et bâtiments militaires	.....	201	.....	.....	90, 1188		
Longitudes—							
Longitudes et latitudes des principaux ports canadiens	.....	857					
Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes et au niveau de la mer	.....	858					
Longue-Pointe	Qué.						
Dragage	.....	254	.....	.....	116		
L'Orignal	Ont.						
Quai	.....	258	1224				
Low Water (Eau-Basse)	N.E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Lucan	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					
Lunenburg	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Hôpital de la marine	.....	149	.....	.....	84, 94 1164		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
Phare (Pointe de la Batterie)	.....	643	.....	62	132		
Port	.....	219	.....	219, 1206			
Salle d'exercices	.....	149					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
M							
Mabou	N.-E.						
Havre	.....	226	.....	34, 1206	104, 1206		
do examen	.....	300					
Maccaleur, passage de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Maccan et rivière Hébert	N.-E.						
Salle d'exercices	.....	151	.....				
McAuley	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
McNair, anse	N.-E.						
Havre	.....	228	.....	34, 1206	104, 1206		
do examen	.....	300					
Madawaska, rivière	N.-B.						
Améliorations, etc	.....	231	.....	.....	114, 1232		
Mahone, baie	N.-E.						
Dragage	.....	219	.....	.....	219, 1206		
Main-à-Dieu	N.-E.						
Havre	.....	223	.....	.....	104, 1206		
Maisonnette	N.-B.						
Phare	.....	643	.....	62	134		
Maitland	N.-E.						
Port	.....	211	.....	34, 1206	104, 1206	1078	1114
do examen	.....	300					
Malbaie	Qué.						
Jetée, Cap à l'Aigle	.....	249	.....	.....	108, 1214		
do Pointe au Pic	.....	249	1216	38, 1216	110, 1216	1078	1114
Palais de justice et prison	.....	.....	.....	16	86		
Malpèque	I. P.-E						
Havre	.....	240	.....	.....	106, 1208		
do Dépense du gouvernement local, de 1831 à 1882	.....	.....	1066 à 1069	1069 à 1071	1071		
do Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 déc. 1882	.....	.....	1074 1208	1074 1208	1208		
						1072	1073
Manitoba	Man.						
Bornes	.....	1404					
Chemins de fer	.....	878, 895 899, 900	.....	2, 1148	76, 1148	.....	1118 1120
Débordement du lac. *Voir* Guérin.							
Dépenses	.....	.....	.....	73, 1275	143, 1275		
Edifices publics	.....	204 à 206	.....	18, 20 30, 32 1202	90, 92 100, 102 1202		
Levées hydrographiques et inspections	.....	284	.....	.....	136		
Lignes télégraphiques	.....	757 à 759 882, 834	.....	60, 1258	130, 1258		
Phares	.....	.....	.....	1264	1264		
Ponts et chaussées	.....	646 à 653 654, 877	.....	58, 1256	128, 1256		
Ports	.....	.....	.....	1230	114, 1230		
Rivières et lacs	.....	272 392 à 395 536 à 556 828, 829	.....	46, 1240	118, 1240		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Manitoba.—*Suite.*							
Rivières, moyens de transport pour les passagers et les marchandises	.....	896					
Service postal (chemin de fer)	.....	889 à 891, 893, 894					
Manvers	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Marée (montant et baissant moyens de la) à Albany et à New-York	.....	902					
Margaree	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Port	.....	226	.....	34, 1206	104, 1206		
do examen	.....	294					
Margaretville	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Havre	.....	213	.....	34, 1206	104, 1206		
do examen	.....	300					
Matane	Qué.						
Jetée	.....	245	.....	.....	110, 1216		
Mather, John— Rapport sur la prétendue obstruction des cours d'eau et rivières navigables dans Québec et Ontario, par la sciure de bois, etc.	Qué Ont	584 à 640					
Meaford	Ont.						
Havre	.....	270	1224	40, 1224	112, 1224		
do montant contribué par la municipalité de Saint-Vincent	.....	.....	.....	68	138		
Salle d'exercices	.....	200					
Meagher, pointe de	N.-E.						
Phare	.....	643	.....	62	132		
Mélasse, havre de la (Molasses)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Mélasse, port de—et de Cole	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Merigomish	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Havre	.....	229	.....	.....	104, 1206		
Merrickville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	183					
Mesures (françaises et anglaises) en usage au Canada	.....	1288 à 1297					
Métapédiac, chemin de	Qué.	644	1252	56, 1252	126, 1252		
Metcalfe	Ont.						
Salle d'exercices	.....	182					
Meteghan, anse	N.-E.						
Havre	.....	216	.....	34, 1206	104, 1206		
do coût des matériaux de construc.	.....	312					
do examen et évaluations	.....	299					
Meteghan, rivière	N.-E.						
Brise-lames	.....	215	.....	44, 1206	104, 1206		
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Michaux, André—							
Notes concernant son voyage sur la rivière Saguenay, le lac Saint-Jean, la rivière et le grand lac Mistassini, en 1792	Qué.	414					
Michel, Pointe	Ont.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Milford	Ont.						
Salle d'exercices	.....	190					
Milieu, île du (Middle Island)	N.-B.						
Station de quarantaine	.....	158	.....	14, 1168	86, 94 1168		
Milles géographiques, etc. (définition)	.....	858					
Miminegash	I-P.-E						
Havre	.....	243	.....	.....	106, 1210		
Minudie	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Miramichi	N.-B.						
Hôpital de la marine	.....	158	.....				
Miramichi, rivière	N.-B.						
Enlèvement de cailloux	.....	237	.....	44, 1232	114		
Service de remorqueurs	.....	237	.....	33, 1210	108		
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	1118
Mistassini, rivière et lac	Qué.						
Description, etc.	.....	360 à 364					
Montague, rivière	I.P.-E						
Dépense du gouvernement local, de 1831 à 1882	.....	.....	1066 à 1069 1074 1210	1069 à 1071 1074 1210	1071 1074 1210		
Dragage	.....	242	.....	242	242		
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072 1073	1072 1073
Montagne-de-Pierre	Man.						
Pénitencier	.....	206	.....	18, 1198	90, 100 1198		
Montant et baissant moyens de la marée à Albany et à New-York	.....	902					
Montegan	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Montréal	Qué.						
Asile des aliénés	.....	.....	.....	24	96		
Asile des immigrants	.....	175	1174				
Bâtiments militaires (île Ste-Hélène)	.....	176	.....	26, 1180	88, 98 1180		
Bureau de poste (nouveau)	.....	173	.....	16, 1176	86, 96 1176		
do (ancien)	.....	.....	1176	24	96		
Bureau du gouverneur général	.....	.....	.....	24	96		
do secrétaire du gouv.-général	.....	.....	.....	24	96		
Casernes de la porte de Québec	.....	175					
Casernes d'Hochelaga	.....	176					
Cimetière militaire	.....	.....	.....	.....	96		
Dépôt des immigrants, rue du Moulin	.....	175	.....	16, 1174	86, 96		
Distance jusqu'à New-York (voie du lac Champlain)	.....	810, 812					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Montréal.—*Suite.*							
Distance jusqu'à Québec en suivant la ligne d'axe du chenal des bâtiments	.....	805					
Edifice du musée de géologie	.....	174	1174	24	96		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	96		
Entrepôt de vérification	.....	171	.....	16, 1174	86, 96; 1174		
do achat de terrain	.....	.....	1176	16, 1176	86, 1176		
Douane (nouvelle)	.....	173	.....	16, 24; 1174	86, 96; 1174		
do (ancienne) maintenant bureau du revenu de l'intérieur	.....	174	1174	24, 1174	86, 96; 1174		
Hôtel du gouvernement (ancien)	.....	.....	.....	24	96		
Navires arrivés de la mer—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	939					
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	908, 921; 925					
Palais de justice	.....	.....	.....	24	96		
Port	.....	452 à 454	1216	453, 1216	110, 453; 1216		
do droits de port et frais de transit à Montréal et dans les ports de l'Atlantique	.....	464 à 498					
do Niveau de l'eau haute et de l'eau basse, etc	.....	807, 808					
Montréal—Bureau de la chambre de commerce de—							
Tableaux du trafic sur les chemins de fer et les canaux au Canada et dans les Etats-Unis, depuis 1867 jusqu'à 1882	.....	1137 à 1141					
Montréal—Bureau de la chambre de commerce de, et association de la halle aux blés.							
Rapport sur les droits de port et les frais de transit à Montréal et dans les ports de l'Atlantique	.....	464 à 498					
Montréal—Commissaires du port de—							
Mémoire concernant la dette contractée pour approfondir le chenal entre Québec et Montréal	Qué.	458 à 462					
Rapport sur les améliorations faites dans le port de Montréal et aussi sur l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal	Qué.	452 à 456					
Montréal, Ottawa et Kingston—Navigation	Qué. Ont.						
Distances totales et intermédiaires, profondeur d'eau, ascension intermédiaire, élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, nombre des écluses, longueur et dimensions des canaux et des écluses.	.....	814 à 817					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépense. Avant la confédération.	Dépense. De 1868 à 1877.	Dépense. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Morden	N.-E.						
Havre	.....	212	.....	34, 1206	104, 1206		
do Examen	.....	297					
Morpeth	Ont.						
Port	.....	.....	.....	.....	112, 1224		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
Moser, île	N.-E.						
Phare	.....	642	.....	62	132		
Murray, canal	Ont.	802	.....	6, 1160	78, 1160		
do Profondeur d'eau	.....	797					
Murray, havre de	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1841 à 1882	.....	1066 à 1069, 1074, 1210	1069 à 1071, 1074, 1210	1071, 1074, 1210			
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072, 1073	1072, 1073
Murray Mill Brook, rivière de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Musée de Géologie. *Voir* Ottawa.							
Musquodoboit, anse	N.-E.						
Enlèvement de cailloux	.....	220	.....	31, 1206	104, 1206		
N							
Naas, rivière	C.-B.						
Enlèvement de chicots	.....	274	.....	.....	118, 1240		
Nanaïmo	C.-B.						
Bureau de poste	.....	.....	.....	.....	92, 1202		
Napanee	Ont.						
Dragage	.....	259	1224	46, 1236	116, 1236		
do montant contribué par les municipalités de Napanee, de Lennox et d'Addington	.....	.....	.....	68	138		
Narrows (Détroits entre les lacs Simcoe et Couchiching	Ont.						
Amélioration du chenal	.....	.....	1238				
Nassagaweya	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Nation du Sud, rivière—*Voir* glissoires.							
Naufrages—							
Nombre de bâtiments de mer et de cabotiers naufragés sur la côte de la mer, dans le golfe et le fleuve St-Laurent, ainsi que sur les lacs, de 1867 à 1881	.....	946 à 949					
Navigation—							
Navigation à l'intérieur du Canada— Tableaux des distances, etc., indiquant les voies actuelles et les voies projetées avec leurs principales correspondances; aussi la longueur et les dimensions des canaux et des écluses, et la profondeur d'eau partout, ainsi que l'ascension et la pente sur chaque voie, etc.	.....	794 à 847, 902					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Navigation—*Suite.*							
Ouverture et clôture de la navigation aux principaux ports du Canada, sur le littoral de la mer, et dans le golfe, ainsi que sur le fleuve et les lacs du St-Laurent; aussi sur les canaux du fleuve St-Laurent, sur les voies de la rivière Richelieu et du lac Champlain, etc	.....	906 à 928					
Ouverture et clôture de la navigation entre le Saut Ste-Marie et Port-Arthur, (Prince-Arthur's-Landing) ainsi que sur la chaîne de lacs de la route Dawson	.....	827					
Noms des différents ports qui sont ouverts à la navigation, toute l'année.	.....	927					
Routes de l'océan entre les principaux ports du Canada et des États-Unis, dans l'Amérique du Nord, et ceux des pays étrangers.—Tables des distances, etc	.....	850 à 858					
Neebish, rapides	Ont.						
Améliorations, etc	.....	271	.....	46, 1238	116, 1238		
Neil, havre de	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Nelson	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Nesse Ledge	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
New-Carlisle	Que.						
Jetée	.....	245	.....	.....	110, 1218		
Newcastle	N.-B.						
Douane	.....	158	.....	14, 22 1168	86, 94 1168		
Newcastle	Ont.						
Port	.....	261	.....	.....	112, 1224		
Newcastle, travaux de la région de—*Voir* Glissoires et estacades.							
New Glasgow	N.-E.						
Port	.....	229	.....	.....	229, 1232		
New-London	I.P.E.						
Port	.....	240	.....	36, 1210	106, 1210		
do dépense du gouvernement local de 1831 à 1882	.....	.....	1066 à 1069	1069 à 1071	1071 1074		
do revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	1074 1210	1074 1210	1210	1072 1073	1072 1073
New-Westminster	C.-B.						
Bureau de poste et douane	.....	208	.....	32, 1202	92, 102 1202		
Bureau du commissaire des sauvages	.....	.....	.....	.....	102		
Edifices publics	.....	.....	.....	32	102		
Hôpital de la marine	.....	.....	.....	32			
Hôtel du gouvernement	.....	.....	.....	.....	102		
Pénitencier	.....	208	.....	20, 1202	92, 102 1202		
Salle d'exercices	.....	208	1202				

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
New-York, E.-U.—							
Montants et baissants moyens de la marée	.....	902					
Niagara	Ont.						
Bâtiments militaires	.....	197	.....	.....	98		
Nicolet	Qué.						
Havre de refuge	.....	253	.....	.....	110, 1218		
Nine Mile Creek, (Neuf-Milles, crique des)	I.P.-E						
Dragage	.....	243	.....	243, 1210	243, 1210		
Niveaux du fleuve Saint-Laurent et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières	.....	806					
Niveaux entre Montréal et Trois-Rivières	.....	808					
Noire, rivière—*Voir* glissoires.							
Nord-Ouest, Territoires du	T.N.O						
Arpentages et inspections	.....	.....	.....	60	136		
Chemins de fer	.....	878, 895 899, 900	.....	2, 1148	76, 1148	.....	1118 1120
Dépense	.....	.....	.....	73, 1275	143, 1275		
Districts provisoires: Assiniboïa, Saskatchewan, Alberta et Athabasca		1403 1404					
Edifices publics	.....	206	.....	20, 32 1202	92, 102 1202		
Relèvement des canaux et arpentages des terres	.....	.....	.....	6, 1162	78		
Rivières et lacs	.....	392 à 395	.....	.....	118, 1240		
do moyens de transport pour les passagers et les marchandises	.....	828, 829 896					
Service postal	.....	889 à 894					
Télégraphes	.....	756 à 759 882, 884	.....	.....	1258		
Normand, J. B—							
Rapport sur les causes des inondations entre Québec et Montréal	.....	448 à 450					
Normandin, J. L—							
Extraits de son journal concernant son exploration des régions du Saguenay et du lac Saint-Jean	Qué.	413					
Norval	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Norwood	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Nouveau-Brunswick	N.-B						
Canal projeté de la Baie Verte	.....	830 à 833	.....	4, 6 1162	76, 78 1162		
Chemins de fer	.....	730 875	1148	2, 1148	76, 1148	1076 1082 1084 1085 1086	1112 1118 1119 1120
Dépense	.....	.....	1274	72, 1274	142, 1274		
Dragage	.....	230 à 239	.....	50	122		
Dragueurs	.....	.....	.....	48 1244	118, 120 1244	1080 1082	1117 1118
Eau haute (temps de l'), au plein et au renouvellement de la lune; élévation des grandes et des petites mers en divers endroits	.....	314, 930					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Nouvean-Brunswick.—*Suite.*							
Edifices publics	.....	152 à 159	.....	14, 20 22, 32 1202	86, 92 94, 102 1202	1078 1082	1114 1118
Havres, rivières, brise-lames et jetées	.....	230 à 239 292 300 à 310 313 à 318 834, 874	.....	36, 42 44, 46 1230 1240	108 114 118 1230 1240	1078 1082	1114 1118
Levées hydrographiques et inspections	.....	278, 292 300 à 310 313 à 318	.....	60	136		
do des côtes, caps Tormentin et Traverse	.....	.....	.....	.....	136		
Navires arrivés de la mer au port de St-Jean—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	938					
Navires construits aux principaux ports—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	907, 927					
Phares	.....	643	.....	62, 66 1264	134, 136 1264		
Pont d'Apohaqui	.....	654	.....	56, 58 1256	126, 128		
Rapport sur les hâvres du	.....	292 à 318					
Service postal (chemin de fer)	.....	890					
Télégraphes	.....	759 à 761 780, 781 880, 884	.....	.....	130, 132 1258		
Nouvelle-Ecosse	N.-E.						
Arpentages et inspections	.....	276 à 278 293 à 300 311 à 318	.....	60	136		
Canaux	.....	799, 824 902	1162	4, 6, 8 12, 1162	76, 78, 84 1162	1076 1082 1104	1112 1118 1131
Chemin entre Liverpool et Annapolis	.....	645	.....	56, 58	126, 128		
Chemins de fer	.....	875	1148	2, 1148	76, 1148	1076 1082 1084 1085 1086	1112 1118 1119 1120
Dépenses	.....	.....	1274	72, 1274	142, 1274		
do faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1278 to 1283				
Dragage	.....	210 à 230	.....	50	122		
Dragueurs	.....	.....	.....	48 1244	118, 120 1244	1080 1082	1117 1118
Eau haute (temps de l'), au plein et au renouvellement de la lune; élévation des grandes et des petites mers à divers endroits	.....	314, 931					
Edifices publics	.....	149 à 151	.....	14, 20 22, 32 1202	84, 92 94, 102 1202		
Havres, rivières, brise-lames et jetées	.....	210 à 230 293 à 300 311 à 318 874	.....	34, 42 44, 46 1230 1240	104, 114 114, 118 1230 1240	1078 1082	1114 1118

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Nouvelle-Ecosse—*Suite.*							
Lignes télégraphiques	.....	759 à 761, 779, 783, 879, 884	.....	.....	128, 130, 132, 1258		
Navires arrivés de la mer au port d'Halifax--leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	938					
Navires construits aux principaux ports— leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1283				
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	906, 927					
Phares	.....	642	.....	62, 66, 1264	132, 136, 1264		
Ponts et chaussées—							
Proclamations concernant les péages et les règlements sur les travaux publics	.....	722 à 733					
Rapport sur les havres	.....	292 à 318					
Service postal (par chemin de fer)	.....	890					
Nouvelle-Ecosse, chemin de fer de la	N.-E.	.....	1144	2, 1084, 1144	76	1076, 1084	1112
O							
Oak Pointe (Pointe du Chêne, Kingsport), Jetée—Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	N.-E.	.....	1281				
Port	.....	212	.....	34, 1206	106, 1206	1078	1114
do examen et évaluations	.....	297					
Oakville	Ont.						
Havre	.....	263	1224	40, 1224	112	1078	1114
Observations thermométriques et élévations au-dessus du niveau de la mer, entre le lac Saint-Jean et le grand lac Mistassini, etc	Qué.	358					
Observatoires. *Voir* Québec et Toronto.							
Obstruction des cours d'eau et rivières, navigables par la sciure de bois, etc., à Québec et Ontario	Qué. Ont.	584 à 640					
Océan, routes de l'—entre les principaux ports du Canada et des Etats-Unis, dans l'Amérique du Nord, et ceux des pays étrangers—annexe n° 30.							
Sommaire des tables des distances.							
N° 1.—De Québec à Liverpool par le détroit de Belle-Ile et Malin Head, nord de l'Irlande	.....	851					
N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	.....	851					
N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin Head, nord de l'Irlande	.....	852					
N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irande	.....	852					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Océan, route de l', etc.—*Suite.*							
N° 5—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	.....	852					
N° 6—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, Etat du Maine et Québec.	.....	853					
N° 7—Depuis les principaux ports de mer de l'Amérique Britannique du Nord jusqu'à Galway, Liverpool, le Havre, la Havane et Rio-Janeiro	.....	854					
N° 8—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur	.....	855					
N° 9—Les principales routes de mer, pour bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, d'Angleterre à l'Occident—Amérique du Nord, Indes Occidentales, Amérique du Sud, Asie, etc.	.....	855					
N° 10—Les principales routes de mer, pour bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie de terre	.....	856					
N° 11—Les principales routes de mer, pour bâtiments à vapeur. dans tout l'univers, d'Angleterre au Levant par le Cap de Bonne-Espérance	.....	856					
N° 12—Tableau des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens	.....	857					
N° 13—Grand cercle ou distances en ligne directe depuis les principaux ports de l'Amérique du Nord et Terreneuve jusqu'en Angleterre et au Japon	.....	857					
N° 14—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire.	.....	858					
Odessa	Ont.						
Salle d'exercices	.....	190					
Officiers du département des Travaux publics—Commissaires, commissaires-adjoints, ministres, sous-ministres, etc., depuis 1841 jusqu'en 1882	.....	1310 1311					
Ogilvie *Brook*, (ruisseau d')	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'en 1867	.....	.....	1281				
Omemee	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Ontario	Ont.						
Arpentages et inspections	.....	281 à 283	.....	60	136		
Canaux	.....	652, 797 824, 826 837 à 840	1162	6, 10, 12 1162	78, 82 84, 1162	1076 1082 1104	1112 1118 1131
Chemins de fer	.....	878, 895 900	1148	2, 1148	76, 1148		
Dépense	.....	.....	1275	73, 1275	143, 1275		
Dragage	.....	258 à 272	.....	50	122		
Dragueurs	.....	842 à 847	1244	48, 1244	120, 1244		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1877 à 1868.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Ontario—*Suite.*							
Edifices publics	.....	177 à 204	1202	18, 20 28, 32 1202	88, 92 98, 102 1202		
Glissoires et estacades	.....	662 à 682 688 à 719 737, 738	1250	50, 52.54 56, 720 737, 738 1250	122, 124 126, 720 737, 738 1250	737 738 1078 1082 1108	737 738 1116 1118 1134
Havres, rivières, brise-lames, jetées et quais	.....	258 à 272 288 à 290 516 à 534	1230 1240	40, 42 46 1230 1240	112, 114 116, 118 1230 1240	1078 1082	1114 1118
Navigation à l'intérieur du Canada. Tableaux des distances, tirant d'eau, etc	.....	794 à 799 800 à 804 806 816 à 827 837 à 840 842 à 847					
Navires construits aux principaux ports—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Obstruction des cours d'eau et rivières navigables par la sciure de bois, etc.	.....	584 à 640					
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	908 à 922 927					
Phares	.....	643	1264	64, 66 1264	134, 136 1264		
Ponts et chaussées	.....	644, 653 877	1256	58, 1256	128, 1256	1080 1082 1109	1116 1118 1135
Proclamations concernant les péages et les règlements sur les Travaux publics	.....	722 à 733					
Service des remorqueurs entre Montréal et Kingston	.....	....	.....	66	136		
Service postal (par chemin de fer)	.....	889, 890					
Orillia	Ont.						
Salle d'exercices	.....	192					
Orwell	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement fédéral, depuis 1831 jusqu'à 1882	.....	.....	1066 à 1069 1074 1210	1069 à 1071 1074 1210	1071 1074 1210		
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1872 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072 1073	1072 1073
Oshawa	Ont.						
Havre	.....	262	.....	40, 1224	112		
Salle d'exercices	.....	191					
Otonabee, rivière	Ont.	.....	.....	.....	116, 1238		
Ottawa	Ont.						
Ateliers du gouvernement	.....	179					
Bureau de poste (ancien)	.....	.....	.....	28	100		
Bureau de poste, douane, etc	.....	181	.....	18, 1192	90, 100 1192		
Cour Suprême et galerie des beaux arts	.....	179	.....	.....	90, 100 1192		
" (loyer de salles)	.....	.....	.....	30	100		
Côte du Major (Major's Hill)	.....	.....	.....	28	98		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Ottawa—*Suite*							
Edifices du Parlement et des départements	.....	177	1190 1406	18, 28 1190 1406	90, 98 1190 1406		
" Amélioration de la ventilation.	.....	.....	.....	28	98		
" Bureau de poste et Rideau Hall, etc., (eau)	.....	.....	.....	28	100		
" Chauffage	.....	.....	.....	28	98		
" Dommages par le feu	.....	.....	.....	.....	98		
" Enlèvement de la neige	.....	.....	.....	28	98		
" Gaz	.....	.....	.....	28	98		
" Terrains	.....	179	.....	.....	98		
" Service de téléphone	.....	.....	.....	.....	98		
" Vues	.....	208,209					
Hangar	.....	181	1188				
Musée de géologie, édifice	.....	181	.....	.....	90, 98 1188		
Pont des Chaudières	.....	.....	.....	58, 1254	128		
Rideau Hall	.....	180	1192	18, 28 1192	90, 100 1192		
" combustible et éclairage	.....	.....	.....	30	100		
" enlèvement de la neige	.....	.....	.....	30	100		
Salle d'exercices	.....	181	.....	.....	90, 98 1188		
" montant contribué par la corporation de la cité	.....	.....	.....	.....	138		
Ottawa, canal d'—ou navigation entre Montréal et le lac Huron, par l'Outaouais et la rivière des Français	Qué Ont						
Relèvements—dimensions du canal projeté, etc	.....	838 à 847					
Ottawa et Rideau, canaux d'—*Voir* canaux de Carillon, de la Chute-à-Blondeau, de Grenville, de la Culbute et Rideau, ainsi que l'écluse de Sainte-Anne							
Ottawa et rivière des Français—Navigation	.....	838 840, 842					
Service postal (par chemin de fer)	.....	890					
Ours, rivière à l'	N.-E.						
Dépenses par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1280				
Outaouais, canal maritime de l'—(projeté)	Qué Ont						
Explorations—dimensions du canal projeté, etc	.....	838 à 847					
Outaouais, ouvrages de la région de l'—*Voir* Glissoires et estacades.							
Outaouais, rivière des	Qué Ont						
Dragage à Calumet	.....	258	.....	.....	112		
Dragage à Hawkesbury	.....	259	.....	.....	112		
" Sainte-Placide	.....	257	.....	.....	116, 1236		
Dépense	.....	.....	.....	44, 46 1234 1238	116, 1234 1238		
Enlèvement d'une petite île rocheuse, en aval du pont suspendu " Union "	.....	258	.....	.....	258, 1238		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Nom des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rpport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Ouverture et clôture de la navigation—							
Aux principaux ports du Canada sur le littoral de la mer, ainsi que dans le golfe, le fleuve et les lacs du St-Laurent; aussi sur les canaux des routes du fleuve St-Laurent, de la rivière Richelieu, du lac Champlain, etc....	.....	906 à 928					
Depuis le Saut-Sainte-Marie jusqu'à Port Arthur (Prince-Arthur's-Landing), ainsi que sur la chaîne de lacs de la route Dawson.....	.....	827					
Noms des divers ports qui restent ouverts toute l'année.....	.....	927					
Ouvrages donnés à l'entreprise par le département des travaux publics, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 1er déc. 1882	.....	1044 à 1056					
Ouvrages publics en général—							
Dépense	.....	.....	1268 1272	20, 32 70, 72 1202 1270 1272	92, 102 140, 142 1202 1270 1272		
Owen Sound.....	Ont.						
Ouverture et clôture de la navigation..	.....	911					
Port.....	.....	269	1224	40, 1224	112, 1224		
Salle d'exercices.....	.....	200					
Oyster Pond (Etang aux Huîtres).....	N.-E.						
Havre de refuge.....	.....	222	.....	34, 1206	106, 1206		
P							
Pacifique, chemin de fer du—*Voir* Chemin de fer canadien du Pacifique.....							
Palais de justice et prisons.....	Qué.	.....	.....	24	96		
Papineauville et Quai de Brown.	Qué. Ont.						
Bac passeur.....	.....	1117					
Paris, exposition de, 1878.							
Mémoire sur les canaux canadiens; aussi sur les plans et les modèles envoyés à l'exposition de Paris, en 1878.....	.....	1058 à 1064					
Park Hill.....	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					
Parrsborough	N.-E.						
Havre	.....	211	.....	.....	106, 1206		
" examen et évaluations	.....	296					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Phare	.....	643	.....	62	134		
Partridge Crop, rivière (de la Falle-de-Perdrix, ou rivière Fairford).....	Man.						
Relèvement, évaluations, etc.....	.....	536	.....	.....	118, 238		
Paspébiac	Qué.						
Pearse, l'hon. B. W., ingénieur local, C.-B							
Rapport sur les améliorations de Cottonwood Canyon, dans le haut de la rivière Fraser.....	C.-B.	575 à 580					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Pearse, l'hon. B. W.—*Fin.*							
Rapport sur les travaux de dragage dans le port de Victoria, avec un état du dragage qui reste encore à faire	C.-B.	558 à 561					
Rapport sur le relevé de la riv. Fraser.	C.-B.	568 à 574					
Peggy, pointe à	N.-E.						
Phare	.....	642	.....	62	134		
Pembina, embranchement—*Voir* chemin de fer du Pacifique.							
Pembroke et Ile des Allumettes	Qué. Ont.						
Bac passeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1117
Penetanguishène	Ont.						
Port	.....	271	.....	.....	112, 1226		
Pénitenciers—*Voir*							
Dorchester	.....						
Kingston	.....						
Montagne-de-Pierre (Stony Mountain)	.....						
New-Westminster	.....						
Saint-Vincent-de-Paul	.....						
Percé	Qué.						
Brise-lames	.....	.....	.....	.....	110, 1218		
Perdrix, île aux (Saint-Jean)	N.-B.						
Hôpital de la Marine	.....	156	.....	.....	86, 1170		
Station de quarantaine	.....	.....	.....	14, 22 1170	86, 94		
Perdrix, rivière de l'île à la, ou rivière Parrsborough	N.-E.						
Dragage	.....	211	.....	.....	114, 1232		
Phare	.....	643	.....	64	134		
Perley, H. F., ingénieur en chef, travaux publics. Mémoire sur le port de Toronto, donnant une description du port ainsi que des différents relèvements qui en ont été faits	Ont.	528 à 534					
Rapport sur le débordement du lac Manitoba, et sur les moyens suggérés pour abaisser le niveau du lac et dessécher le territoire environnant.	Man.	536 à 556					
Rapport sur les ports, rivières, etc., du Canada	.....	210 à 290					
Perth	Ont.						
Salle d'exercices	.....	182					
Peterborough	Ont.						
Salle d'exercices	.....	190					
Petewawa, rivière—*Voir* glissoires.							
Petit Arichat	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Petitcodiac, rivière	N.-B.						
Améliorations à Stony Creek	.....	235	.....	44, 1232	114		
Petit Courant	Ont.						
Enlèvement de roches	.....	271	.....	.....	112, 1224		
Phare	.....	644	.....	64	134		
Petit de Grat, anse	N.-E.						
Amélioration du chenal	.....	223	.....	.....	106, 1206		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Petite Anse aux Moules	N.-E.						
Exemen	.....	297					
Petite Baie des Glaces	N.-E.						
Port	.....	224	.....	.....	1206		
Petite Nation, pont de la	Qué.	654	1252	56, 1252	126		
Petit Port	N.-E.						
Dragage	.....	219	.....	.....	104, 1206		
Phares	N.-E. N.-B. Qué. Ont. C.-B.	642 à 644	.....	62 à 67 1264	132 à 137 1264		
do Dépense	.....	.....	1262 1268 1272	70, 72 1262 1270 1272	140, 142 1262 1270 1272		
do do du département de la marine et des pêcheries	.....	.....	.....	1264	1265		
do Entre Chicoutimi et la Pointe aux Roches	.....	375					
do Entrée du Saguenay	.....	384					
do Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	728					
Phillips, J. A.							
Superficie et population du globe terrestre	.....	1300 à 1302					
Rapport sur les phares, les chemins, les ponts, etc	.....	642 à 654					
Pickering	Ont.						
Havre	.....	262	.....	.....	112, 1226		
Picton, baie de Quinté	Ont.						
Havre	.....	259	1226	40, 1226	112, 1226		
Pictou	N.-E.						
Douane	.....	149	.....	14, 1164	84, 94		
Hôpital de la marine	.....	.....	.....	.....	84, 1164		
Magasin militaire	.....	.....	.....	.....	94		
Navires construits,—leur nombre et leur tonnage	.....	942	.....	.....	.....		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	906					
Port	.....	229	.....	229, 1232	229		
do dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1281				
Salle d'exercices	.....	.....	1164				
Station de quarantaine	.....	149	.....	14, 22 1164	84, 94		
Pictou, île de	N.-E.						
Jetée	.....	230	.....	34	106, 1206		
Pinette, havre de	I.P.E.						
Dragage	.....	242	.....	242, 1210	242, 1210		
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1831 jusqu'à 1882	.....	.....	1066 à 1069	1069 à 1071	1071 1074		
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	1074 1210	1074 1210	1210	1072 1073	1072 1073
Plaister	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Plans, etc., liste des. (*Voir* fin de la table)	.....	1399					
Plans, procès-verbaux et autres documents se rattachant au gouvernement, etc. *Voir* Baillairgé.							
Pleasant Cove (anse Plaisante)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1281				
Plympton	N.-E.						
Havre	.....	215	.....	34, 1206	106		
Pointe à Pouliot	Qué.						
Havre de réfuge projeté—Relèvement, évaluations, etc	.....	320					
Pointe-au-Père	Qué.						
Havre de refuge (relèvement et évaluations)	.....	320, 323, 325					
Pointe à Pic, Malbaie	Qué.						
Jetée	.....	249	1216	38, 1216	110, 1216	1078	1114
Pointe du Chêne (Shédiac)	N.-B.						
Havre	.....	236	.....	36, 1210	108, 1210		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	907					
Pointe Edouard	Ont.						
Station de quarantaine	.....	.....	.....	.....	90, 1192		
Pointe Plaisante	Ont.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Pointe-Porter	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1857	.....	.....	1282				
Pointe Saint-Laurent	Qué.						
Phare	.....	643	.....	64	134		
Jetée	.....	.....	.....	.....	110, 1218		
Pomquet, île	N.-E.						
Phare	.....	642	.....	62	134		
Ponts et chaussées, *voir* Chemins et Ponts—							
Pont suspendu des Chaudières, "Union," d'Ottawa	Qué, Ont	654	1252, 1254	56, 58, 1252, 1254	126, 128, 1252, 1254	1080, 1109	1116, 1135
Vue	.....	208, 209					
Population des comtés de Chicoutimi et du Saguenay	.....	434					
Population des divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive sud du Saint-Laurent	Qué.	864, 865					
Population des possessions anglaises dans tout l'univers	.....	885					
Population, etc., des plus grands empires	.....	886					
Population et superficie du globe terrestre	.....	886, 1300 à 1302					
Porper's Pond, étang de—Baie Chedabucto	N.-E.						
Havre de refuge	.....	222	.....	34 1206	106		
Portage-du-Fort, pont du	Qué.	654	.....	56, 1252	126, 1252		
do montant contribué par le gouvernement d'Ontario et la municipalité	.....	.....	.....	68	138		
Portage, île du, et grève Preston	N.-B.						
Phare	.....	.....	.....	62	134		
Port-Albert	Ont.						
Havre	.....	267	.....	40, 1226	112, 1226		
Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing)	Ont.						
Distances jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	.....	852					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Port-Arthur, etc.—*Fin.*							
Distances jusqu'à Winnipeg et vers l'ouest par le chemin de fer canadien du Pacifique	.....	878					
Distances jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson	.....	877					
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	827, 911					
Port aux Quilles	Qué.						
Jetée	.....	.....	1218				
Port-Bruce	Ont.						
Havre	.....	264	1226				
Port-Burwell	Ont.						
Havre	.....	264	1226	40, 1226	112, 1226		
Port-Caledonia	N.-E.						
Port	.....	224	.....	.....	224, 1206		
Port-Colborne	Ont.						
Douane	.....	.....	.....	.....	100		
Port	.....	.....	.....	.....	.....	1078	1114
Port-Dalhousie	Ont.						
Bureau de la douane et du canal	.....	198	1192				
Port	.....	.....	.....	.....	.....	1078	1114
Port-Darlington	Ont.						
Havre	.....	262	.....	40, 1226	112		
Port-Dover	Ont.						
Havre	.....	263	1226	40, 1226	112	1078	1115
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	909					
Port-Elgin	Ont.						
Havre de refuge	.....	268	1226	.....	112, 1226		
Porter, lac	N.-E.						
Améliorations, etc	.....	220	.....	.....	106, 1208		
Porter's Hill	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Port-George	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281				
Havre	.....	213	.....	34, 1206	106		
Port-Greville	N.-E.						
Havre	.....	210	.....	34, 1206	106	.....	1115
Port-Hill	I.P.E.						
Dépense du gouvernement local, 1873-1882	.....	.....	.....	1071 1074 1210	1071 1074 1210		
Revenu perçu par le gouvernement local, du 1er avril 1873 au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Port-Hood	N.-E.						
Havre	.....	227	.....	34, 1206	106, 1206		
do dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
do examen	.....	300					
Phare	.....	643	.....	62	134		
Port-Hope	Ont.						
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	909					
Port	.....	261	1226	40, 1226	112, 1226		
Salle d'exercices	.....	191					
Portland, Etat du Maine—							
Distance jusqu'à Liverpool, par le cap Sable et le cap Clair	.....	853					
Port-Lorne (Port-Williams)	N.-E.						
Havre	.....	213	.....	34, 1208	106		
do coût des matériaux de construction	.....	312					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Port-Lorne (Port-Williams)—*Fin.*							
Havre, relèvement et estimation.	.....	298					
Port Louis et Huntingdon, chemin de.....	Qué. .	645	.....	56, 1252	126	1080	1116
Port-Medway	N.-E.						
Phare.....	.....	218	.....	34, 1206	106		
Port.....	.....	643	.....	62	134		
Port-Mulgrave.....	N.-E.						
Dragage	.....	222	.....	222, 1206			
Port-Nelson, Baie d'Hudson—							
Description, etc.....	.....	390, 829					
Port-Robinson	Ont.						
Bureaux du revenu de l'intérieur.....	.....	.....	....	.....	100		
Port-Rowan.....	Ont.						
Port.....	.....	.....	.....	.....	112, 1228		
Port-Royal.....	Ont.						
Port.....	.....	.....	.....	.....	112, 1228		
Portsmouth.....	Ont.						
Dragage	.. ..	259	.....	.....	112, 1228		
Port-Stanley.....	Ont.						
Ouverture et clôture de la navigation·	.....	909					
Port.....	.....	264	1228	40, 1228	112, 1228		
Port Victoria	N.-E.						
Quai	... .	212	.....	.....	106, 1208		
Port-Williams	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867.....	.....	.....	1282				
Possessions anglaises par tout l'univers, avec leur population et leur étendue	.....	885					
Postes. *Voir* Bureaux de poste.							
Pownal, baie de.....	I.P.E.						
Amélioration du chenal.....	.....	243	.....	243, 1210	243, 1210		
Dépense du gouvernement local, 1841 à 1882.....	.....	.....	1066 à 1069, 1074, 1210	1069 à 1071, 1074, 1210	1071, 1074, 1210		
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882.....	. .....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Prescott.....	Ont.						
Fort Wellington	.....	182	.....	.....	100		
Presqu' Ile.....	Ont.						
Port.	.....	260	1228	42, 1228	112		
Proclamations concernant les péages et les règlements sur la travaux publics.....	.....	722 à 733					
Propriétés—							
Etat indiquant :							
1° Les propriétés achetées ou vendues par le département.							
2° Les propriétés transmises ou cédées par le département.							
3° Les propriétés transférées par le gouvernement fédéral aux gouvernements locaux, ou par les gouvernements locaux au gouvernement fédéral.							
4° Les propriétés louées par le département.....	.....	982 à 996					
Liste des plans, procès-verbaux, titre et autres documents relatifs aux propriétés du gouvernement et autres,							

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Propriétés—*Fin.*							
dans Québec et ailleurs,—choisis par G. F. Baillairgé, sous-ministre des Travaux publics dans le département des terres de la couronne, à l'Université Laval, au bureau du génie royal et au bureau du cadastre, à Québec	.....	1034 à 1042					
Propriétés de la réserve de l'artillerie transférées par le gouvernement impérial au gouvernement local depuis le 30 juin 1867	.....	998 à 1025					
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	1118
Pubnico	N.-E.						
Havre—dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Phare	.....	643	.....	62	134		
Pudding Pan, île	N.-E.						
Brise-lames	.....	218	.....	.....	106, 1208		
Q							
Quaco	N.-B.						
Havre	.....	234	.....	36, 1210	108, 1210		
" examen	.....	300					
Québec	Qué.						
Ancien chateau Saint-Louis	.....	.....	.....	26	96		
Armurerie et hangar	.....	165	1176				
Baraque des immigrants	.....	166	1178				
Bâtiments militaires	.....	.....	.....	.....	96		
Bureau de l'inspecteur du gaz	.....	.....	.....	26	96		
Bureau de poste (nouveau)	.....	166	.....	16, 26; 1180	88, 96		
do (ancien)	.....	166	1178	26	96		
do (temporaire)	.....	.....	.....	26	96		
Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois	.....	.....	.....	24	96		
Bureau du gouverneur général	.....	.....	.....	26	96		
Bureaux des poids et mesures	.....	.....	.....	.....	96		
Caserne des officiers et hôpital de garnison, Mont Carmel	.....	162					
Casernes des Jésuites, place du marché	.....	161					
Citadelle	.....	.....	.....	.....	88, 1176		
" bâtiments	.....	159	.....	24	88, 96; 1176		
" le Cap (" Cliff")	.....	163	.....	.....	88, 1176		
" " montant contribué par la corporation de la cité	.....	.....	.....	.....	138		
Commissariat, rue Saint-Louis	.....	163					
Corps-de-garde, magasins et murs de fortification	.....	162					
Distances de *Québec au* Bassin de Gaspé, le long de la rive sud du Saint-Laurent	.....	868					
do *à* Halifax par le chemin de Métapédiac et le chemin de fer	.....	869					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Québec—*Suite.*							
Distances *à* Halifax par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédericton, Saint-Jean et Amherst	.....	870					
do *à* Halifax par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et Annapolis	.....	871					
do *à* Halifax par le chemin de Témiscouata, Woodstock, St-André, Saint-Jean et Windsor	.....	871					
do *à* Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin Head, nord de l'Irlande	.....	851, 853					
do *à* Liverpool, par le cap Race et Malin Head, nord de l'Irlande	.....	852, 853					
do *à* New-York (voie du lac Champlain)	.....	810					
do *à* Saint-André, par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut (Grand Falls) et Woodstock	.....	872					
do *à* Saint-Jean, par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut (Grand Falls), Woodstock et Saint-André	.....	874					
do *à* Saint-Jean, par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut (Grand Falls), Woodstock et Frédéricton	.....	873					
do *au* Bassin de Gaspé par le chemin de Métapédiac et le chemin de fer	.....	867					
do *au* Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent	.....	863					
do *au* lac Saint-Jean, route postale	.....	861					
do do chemin neuf.	.....	861					
do do ch. de fer	.....	348, 861					
do *aux* Provinces maritimes par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière St-Jean.	.....	876					
do *aux* Provinces maritimes, par l'Intercolonial	.....	875					
Douane (neuve)	.....	165	1176	16, 26 1176	88, 96 1176		
do (vieille) maintenant bureau d'immigration	.....	165	1176	26	96		
Ecole d'artillerie	.....	.....	.....	.....	96		
Edifices du quai de la Reine	.....	165					
Edifices loués	.....	.....	.....	26	96		
Edifices publics	.....	.....	.....	26	96		
Fabrique de cartouches (caserne de l'artillerie, dépôts de fulminate et ateliers d'artifices, et de sassage.	.....	160, 164	.....	.....	86, 96 1176		
Fortifications	.....	.....	.....	26	88, 96 1178		
don de Sa Majesté la Reine	.....	.....	.....	.....	138		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Québec—*Suite.*							
Gare du génie, rue Saint-Louis	.....	164					
Hauteurs de différents points au-dessus du St-Laurent, à marée basse	.....	1286					
Hôpital de la marine	.....	166	1178	16, 26 1178	88, 96 1178		
Logement du commis des travaux, anse des mers	.....	165					
Magasin militaire du district	.....	.....	.....	.....	96		
Navires arrivés de la mer—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	939					
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Observatoire	.....	166	1178	16, 26	88, 96		
Ouverture et clôture de la navigation, (port)	.....	908, 921 924					
do Saint-Charles et fleuve Saint-Laurent	.....	923					
Port	.....	330	.....	74, 330	144, 330		
do enlèvement de chaînes et d'ancres	.....	332	.....	44, 333	116, 333		
do formation, mouvement, rupture, etc., de la glace, courants dominants, etc	.....	336 to 342					
do relèvé et améliorations de la rivière Saint-Charles	.....	253, 330 1405	.....	38, 330 1218	110 330		
Portes Kent et Saint-Louis	.....	163					
Prison, bastion Saint-Louis	.....	164					
Prison (neuve)	.....	.....	.....	16, 26	88, 96		
Propriété Bonner	.....	.....	.....	24	96		
Salle d'exercices	.....	166	1178	.....	96		
Spencerwood	.....	.....	.....	26	96		
Station de la police de rade	.....	165	1180				
Terrasse Durham, Dufferin ou Frontenac	.....	163	1178	26	88, 96 1178		
Tours à la Martello	.....	165					
Québec et lac St-Jean, chemin de fer de—Longueur qu'aura ce chemin une fois achevé ; sommes votées par le gouvernement fédéral et le gouvernement local	Qué.	348, 861					
Québec (Province de)	Qué.						
Canaux	.....	797, 824 835 838-844 902	1162	4, 6, 8 12 1162	76, 78 80, 84 1162	1076 1082 1104	1112 1118 1131
Chemins de fer	.....	875, 900	1148	2, 1148	76, 1148	1076 1082 1085 1086	1112 1118
Dépense	.....	.....	1275	73, 1275	143, 1275		
Dragage	.....	244 à 258	.....	50	122		
Dragueurs	.....	.....	1244	1244	120, 1244		
Eau haute (temps de l') au plein et au renouvellement de la lune, élévation des grandes et petites mers à divers endroits	.....	932 à 935					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1878 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Québec (province de)—*Fin.*							
Edifices publics	.....	159 à 177	1202	16, 20 24, 32	86, 92 96, 102 1202		
Glissoires et estacades	.....	656 à 676 684 à 711 736, 737 738	720 1250	50, 52 56, 720 736, 737 738, 1250	122, 124 126, 720 736, 737 738, 1250	736 737 738 1078 1082 1108	736 737 738 1116 1118 1134
Havres, rivières, brise-lames, et quais	.....	244 à 258 285 à 287 320 à 342 452 à 513	1230 1240	38, 42 44, 46 1230 1240	108, 114 116, 118 1230 1240	1078 1082	1114 1118
Inondations entre Montréal et Québec	.....	448 à 450					
Levées hydrauliques et inspections	.....	279 à 281	.....	60	136		
Lignes télégraphiques	.....	374, 381 427 759 à 777 784 784 à 787 879 à 882 884	.....	.....	130, 132 428, 429 1258	.....	1116 1118
Navigation à l'intérieur du Canada—Tableaux des distances, profondeur d'eau, etc	.....	794 à 799 800 805 à 810 812 à 817 824, 825 835 838 à 844					
Navires arrivés de la mer aux principaux ports, leur nombre, et leur tonnage, et le nombre de leurs employés	.....	939					
Navires construits aux principaux ports, leur nombre, et leur tonnage	.....	943					
Obstruction des cours d'eau et des rivières navigables par la sciure de bois, etc	.....	584 à 640					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	907, 908 912 915, 916 921 à 927					
Phares	.....	643	1264	64, 66 1264	134, 136 1264		
Ponts et chemins	.....	644 à 646 653, 861 867 à 874 876	1256	56, 58 1256	126, 128 1256	1180 1082 1109	1116 1118 1135
Population des comtés de Chicoutimi et du Saguenay	.....	434					
do de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador	.....	864, 865					
Proclamations concernant les péages et les règlements sur les travaux publics	.....	722 à 733					
Régions du lac St-Jean et du Saguenay	.....	344 à 446					
Service de remorqueurs entre Montréal et Kingston	.....	.....	.....	66	136		
Service postal (chemin de fer)	.....	889, 890					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Queenstown	Ont.						
Monument de Brock			1184				
R							
Ragged Pond	N.-E.						
Havre		221			106, 1208		
Ram Rock Beacon. *Voir* Rocher au Belier							
Rapide Plat, canal du—*Voir* canaux de Williamsburgh.							
Rapides du Richelieu	Qué.						
Jetées d'essai			1234				
Rapport (général) 1867—							
Résumé	Qué. Ont.	1304 à 1308					
Rapport général, 1867—							
Sommaire des travaux publics des provinces unies du Bas et du Haut-Canada, depuis leur commencement jusqu'à la confédération		1304 à 1308					
Rapport sur les télégraphes et signaux. *Voir* Gisborne.							
Régions arctiques et route de la baie d'Hudson		398 à 405					
Relèvement des canaux et arpentage de terres	.N.O			6	78		
Restigouche, chemin de	Qué.	644		56	126		
do bac passeur		1080 1117					
Richardson, James—							
Extraits du rapport de—, daté le 31 décembre 1857, sur son exploration de la rivière Saguenay, du lac St-Jean et de ses tributaires	Qué.	421 à 423					
Observations thermométriques faites, et élévations au-dessus du niveau de la mer mesurées lors de l'exploration de 1870	Qué.	358					
Richelieu, rivière	Qué.						
Dragage, etc		254		44, 1234	116, 1234		
Entretien des bouées					116		1115
Route d'Albany et New-York		810 à 813 902					
Richibouctou	N.-B.						1112
Havre		237		36	108	1078	1113
" service de remorqueurs		237		36, 1210	108		1121 1124
Richibouctou, rivière	N.-B.				114, 1232		
Rideau, canal	Ont.		1154	6, 12 1154	78, 82 1154	1076 1087 1092	
" Dimensions du plus gros bateau pouvant y passer		824					
" Ouverture et clôture de la navigation		917					
" Section de tableau indiquant la longueurs, l'ascension ou la peute, le nombre et les dimensions des écluses, etc		816					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Rideau Hall	Ont.	180	1192	18, 28 1192	90, 106 1192		
Combustible et éclairage	.....	.....	.....	30	100		1115
Enlèvement de la neige	.....	.....	.....	30	100		
Vue	.....	208–209	.....	.....	.....		
Rimouski	Qué.						
Havre de refuge projeté; relevés et évaluations, etc	.....	320 à 327					
Jetée	.....	246, 321	1218	38, 1218	110	1078	1115
Ouverture et clôture de la navigation	.....	907					
Rivière à la Graisse, Rigaud	Qué.						
Dragage	.....	257	.....	44, 1234	116, 1234		
Rivière Blanche	Qué.						
Jetée	.....	246	.....	38, 1218	110, 1218		
Rivière Dennis	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Rivière du Lièvre	Qué.						
Enlèvement de cailloux, etc	.....	257	.....	.....	116, 1234		
Rivière du Loup (*en bas*)	Qué.						
Jetée et dragage	.....	246	1218	38, 1218	110 116 1218 1234	1078	1115
Rivière du Loup (*en haut*)	Qué.						
Amélioration du chenal	.....	253	.....	44, 1234	116		
Rivière du Nord	Qué.						
Enlèvement de cailloux	.....	257	1234	.....	116, 1234		
Rivière John	N.-E.						
Dragage	.....	230	.....	.....	230 1232		
Rivière Ouelle	Qué.						
Jetée	.....	249	1220	38, 1220	110, 1220	1078	
Rivière Noire	N.-B.						
Brise-lames	.....	234	.....	.....	108, 1210		
Rivière Philippe	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Salle d'exercices	.....	151					
Rivière Rouge	Man.						
Bateaux qui ont fréquenté ses eaux en 1878 et 1879	.....	829					
Distance jusqu'à l'embouchure de la Saskatchewan	.....	828					
Enlèvement de roches, etc	.....	272	.....	46, 1238	118, 1238		
Observations sur la navigation de la rivière	.....	828					
Rivière Saint-Charles	Qué.	253	.....	38			
Levée hydrographique et améliorations	.....	330 1405		330 1218	110, 330		
Rivières en général—							
Acte à l'effet de mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables	.....	639	1268 1272	70, 72 1270 1272	140, 142 1270 1272		
Dépense	.....	.....					
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	722 à 724					
Tableau des principales rivières du monde, comparées au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Outaouais	.....	840					
Rivière Tay, canal de la	Ont.	837	837, 1156				
" " projeté	.....	837	.....	.....	78, 1160		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Pages des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Robinson	Qué.						
Salle d'exercices	.....	170					
Rocher au Bélier, amarque du	N.-E.	643	.....	62	134		
Rocher, baie du	N.-B.						
Coffrage	.....	235	.....	.....	108, 1210		
Rockwood, asile de—*Voir* Kingston.							
Rodeau	Ont.						
Havre	.....	265	1228	42, 1228	112, 1228	.....	1115
do montant contribué par le conseil du comté de Kent	.....	.....	.....	.....	138		
Rosa, Jos., contrôleur des glissoires et des estacades de la région du Saguenay—Rapport sur les glissoires et les estacades de la région de la rivière du Saguenay	Qué.	656					
Roseway, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....		1282				
Ross, crique de	N.-E.						
Examen	.....	297					
Round Bay (Baie Ronde)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Route de la rivière Rouge—*Voir* Route Dawson							
Routes de terre jusqu'au bord de la mer, chemins interprovinciaux, chemins de fer et télégraphes de l'état avec tableau indiquant les possessions anglaises par tout l'univers, la population et l'étendue du globe, et tableau des plus grands empires, etc. Annexe n° 30.							
Sommaire des tableaux des distances, etc.—							
N° 1.—Chemin neuf, de Québec au lac Saint-Jean	.....	861					
Chemin de fer—de Québec au lac Saint-Jean	.....	861					
N° 2.—De Québec au Labrador, le long de la rive Nord du Saint-Laurent	.....	863					
N° 3.—Population de divers établissements, entre Tadoussac et le Labrador	.....	864, 865					
N° 4.—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances	.....	866					
N° 5.—De Québec au Bassin de Gaspé, par le chemin de Métapédiac et chemin de fer	.....	867					
N° 6.—De Québec au Bassin de Gaspé, le long de la voie sud du Saint-Laurent	.....	868					
N° 7.—De Québec à Halifax, par le chemin de Métapédiac et le chemin de fer	.....	869					
N° 8.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, Saint-Jean et Amherst	.....	870					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Routes de terre, etc.—*Fin.*							
N° 9.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, St-André, St-Jean et Windsor, traversant la Baie de Fundy	.....	871					
N° 10.—De Québec à Halifax, par le chemin de Témiscouata, Woodstock, Frédéricton, St-Jean et Annapolis, traversant la Baie de Fundy	.....	871					
N° 11.—De Québec à St-André, N.-B., par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut (Grand Falls) et Woodstock	.....	872					
N° 12.—De Québec à St-Jean, N.-B., par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut, Woodstock et Frédéricton	.....	873					
N° 13.—De Québec à St-Jean, N.-B., par le chemin de Témiscouata, le Grand-Saut, Woodstock et St-André	.....	874					
N° 14.—De Québec aux provinces maritimes par l'Intercolonial	.....	875					
N° 15.—De Québec aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean	.....	876					
N° 16.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing à Winnipeg, par la route Dawson	.....	877					
N° 17.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) à Winnipeg et vers l'ouest, par le chemin de fer canadien du Pacifique	.....	878					
N° 18. — Lignes télégraphiques de l'Etat — construites et projetées. Sommaire indiquant la proportion des lignes terrestres et des lignes sous-marines possédées et exploitées par le gouvernement dans les diverses provinces	.....	879 à 884					
N° 19.—Tableau des possessions anglaises dans tout l'univers avec leurs populations et leurs superficies en milles carrés anglais	.....	885					
N° 20.—Population approximative du globe terrestre	.....	886					
N° 21.—Tableau des plus grands empires	.....	886					
Rustico	I.P.-E						
Havre	.....	240	.....	.....	106, 1210		
do dépense du gouvernement local, de 1841 à 1882	.....	.....	1066 à 1069, 1074, 1210	1069 à 1071, 1074, 1210	1071, 1074, 1210		
do revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 déc. 1882	.....	.....	.....	.....	.....	1073	1073

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
S							
Sackville	N.-B.						
Havre	.....	236	.....	36, 1212	108, 1212		
Hôpital de la marine (Westcook)	.....	158					
Safe Harbour	N.-E.						
Jetée—Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867.	.....	.....	1282				
Saguenay, ouvrages de la région du—*Voir* Glissoires et estacades.							
Saguenay, région du	Qué.						
Affermages des territoires du Saguenay et du lac Saint-Jean	.....	407					
Améliorations du chenal en aval de Chicoutimi	.....	248,373	.....	.....	116, 1236		
Cabotage dans les comtés de Saguenay, Chicoutimi et Charlevoix, depuis 1876 jusqu'à 1882	.....	436 à 439					
Constructions sur la Petite-Décharge.	.....	369					
Elargissement de la Grande Décharge	.....	248, 368 1403	.....	.....	116, 1236		
Extraits du Journal de J. L. Normandin, 1732, concernant son exploration des régions du Saguenay et du lac Saint-Jean	.....	412					
Extraits du rapport de J. Richardson, daté le 21 décembre 1857, sur son exploration de la rivière Saguenay, du lac Saint-Jean et ses tributaires	.....	421 à 423					
Extraits du rapport de la commission géologique du Canada, concernant les explorations de la région du Saguenay et du lac Saint-Jean, à venir jusqu'à 1863	.....	425					
Latitudes de diverses localités, etc.	.....	445					
Mémoire par M. Paschal Taché, 1823, concernant les régions de la rivière Saguenay et du lac Saint-Jean, etc.	.....	416 à 420					
Mémoire sur les régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, ainsi que sur les travaux exécutés, en voie d'exécution ou projetés, etc., par G. F. Baillairgé, sous-ministre des Travaux publics	.....	344 à 446					
Nombre de voyages, tonnage, etc., des bâtiments à vapeur qui ont arrêté à Chicoutimi et autres endroits sur le Saguenay, de 1872 à 1879	.....	435					
do do 1876 à 1882	.....	440					
Nombre, etc., des bâtiments de mer qui ont pris des chargements dans les ports des comtés de Chicoutimi et du Saguenay, et qui sont sortis de ces ports, depuis 1840 jusqu'à 1882	.....	443					

INDEX ALPHABÉTIQUE.—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Saguenay, région du—*Fin.*							
Notes concernant le voyage d'André Michaux sur la rivière Saguenay, le lac Saint-Jean, la rivière et le grand lac Mistassini, etc., en 1792	.....	414					
Population des comtés de Chicoutimi et du Saguenay	.....	434					
Tributaires de la rivière Saguenay	.....	387					
Saint-Alexis-de-la-Grande-Baie	Qué.						
Débarcadère projeté, évaluation, etc.	.....	376					
Saint-André	N.-B.						
Bâtiments militaires (Fort-Tipperary)	.....	158					
Blockaus de Joe's Point, etc.	.....	158					
Blockaus de West-Point	.....	158					
Havre	.....	874	.....	.....	108, 1212		
Hôpital de la marine	.....	157	.....	14, 1168	86		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Salle d'exercices	.....	158					
Station de quarantaine	.....	.....	.....	14, 1168	86		
Saint-André	Qué.						
Salle d'exercices	.....	177					
Saint-Anicet	Qué.						
Quai	.....	257	1220				
Saint-Charles, rivière	Qué.						
Dates de la débâcle et de la congélation	.....	923					
do Plan des constructions à l'entrée de la rivière, à Québec—Note	.....	1405					
Saint-Dominique	Qué.						
Pile d'amarrage	.....	256	.....	.....	110, 1220		
Sainte-Anne	N-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Sainte-Anne, écluse de	Qué.	.....	1154	4, 8 1154	76, 80 1154	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
Dimensions du plus gros bateau pouvant y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	916					
do Section de tableau indiquant l'ascension, les dimensions de l'écluse, etc.	.....	814					
Sainte-Anne, rivière Saguenay	Qué.						
Population, distance à partir de Tadoussac, etc.	.....	372					
Quai	.....	372	.....	.....	110, 1220		
Sainte-Catherine	Ont.						
Bateaux construits, leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Bureau de poste. douane, etc.	.....	197	.....	.....	90. 100 1194		
Hôpital de la marine	.....	.....	.....	18, 1194	90		
Sainte-Croix, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....			1282		
Sainte-Famille	Qué.						
Débarcadère	.....	252	.....	.....	110, 1220		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Sainte-Hélène, Ile (Montréal)	Qué.						
Bâtiments militaires	.....	176	.....	26	88, 98 1180		
Saint-François, rivière	Qué.	.....	.....	44, 1236	116		
Saint-Ignace	Ont.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Saint-Jean, Ile d'Orléans	Qué.						
Débarcadère	.....	252	.....	.....	110, 1220		
Saint-Jean-Port-Joli	Qué.						
Jetée	.....	250	.....	.....	110, 1220		
Saint-Jean	N.-B.						
Balise	.....	643	.....	62	134		
Bâtiments militaires, Fort-Howe, Portland	.....	156	.....	.....	1170		
Bâtiments militaires, Lower Cove	.....	155	.....	.....	1170		
Bureau de poste (nouveau)	.....	152	.....	.....	86, 94 1170		
do (ancien)	.....	153	.....	14, 22 1170	86, 94		
Bureaux des travaux publics	.....	.....	.....	.....	94		
Caisse d'épargnes (nouvelle)	.....	154	.....	.....	86, 94 1170		
do (ancienne)	.....	154	.....	14, 22 1170	86, 94		
Casernes	.....	.....	.....	22	94		
Distance jusqu'à Liverpool par le cap Clair	.....	853					
Douane (neuve)	.....	153	.....	.....	86, 94 1168		
do (vieille)	.....	152	.....	14, 22 1168	86, 94		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	94	1070	1114
Fort-Dufferin, Pointe-du-Nègre	.....	.....	.....	.....	94		
Hôpital de la marine (île aux Perdrix)	.....	154	.....	.....	86, 1170		
Magasin militaire, etc	.....	.....	.....	.....	86, 1170		
Navires arrivés de la mer—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	938					
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Pénitencier	.....	154	.....	22	94		
Port	.....	231, 874	.....	36, 1212	108, 1212		
Station de quarantaine (île aux) Perdrix	.....	156	.....	14, 22 1170	86, 94		
Tour Martello, Carleton Heights	.....	156	.....	.....	1170		
Saint-Jean	Qué.						
Casernes	.....	169					
Bureau de poste et douane	.....	169	.....	.....	88,98 1180		
Saint-Jean, rivière	N.-B.						
Balise	.....	.....	.....	62	134		
Digue à Oromocto, dragage, enlèvement de chicots, etc	.....	232	.....	44, 1232	114, 1232		
Tableau descriptif de la rivière depuis Frédéricton jusqu'au Grand-Saut	.....	834					
Saint-Laurent	Qué.						
Pêle	.....	252					
Saint-Laurent, canaux du	Qu Ont	.....	1150	4, 6 1150	76, 78 1150	1076 1087	1112 1121

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Saint-Laurent et lac Champlain, canal projeté du—ou projet de canal de Caughnawaga	Qué.	902					
Saint-Laurent, fleuve	Qué.						
Amélioration, batture de Bacot Hayes	.....	255 500 à 506	.....	.....	116		
Améliorations du chenal entre le lac Saint-François et Montréal	.....	500 à 513	.....	.....	116, 1236		
Approfondissement du chenal entre Québec et Montréal	.....	255 454 à 456	.....	74, 455	144, 455		
do Dette contractée par les commissaires du port de Montréal	.....	797 458 à 462					
Débâcle et congélation du, à Québec	.....	923					
Distances entre les principaux points de Montréal à Québec, en suivant la ligne d'axe du chenal des bâtiments	.....	805					
Dragage à Contrecœur	.....	.....	.....	44, 1236	116		
do entre Boucherville et la Longue Pointe	.....	254	.....	.....	116, 1236		
Enlèvement d'un rocher, Cap-à-la Roche	.....	.....	.....	44, 1236	116		
Entretien des bouées	.....	.....	.....	.....	116		
Inondations entre Québec et Montréal	.....	448 à 450					
Niveaux du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières	.....	806					
Niveaux entre Montréal et Trois-Rivières	.....	808					
Piles d'amarrage	.....	255	1218	38, 1218	110		
Saint-Laurent, fleuve et route Dawson—Distance totale et distances intermédiaires depuis le détroit de Belle-Ile jusqu'à Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), sur la rive nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg	.....	825					
Saint-Laurent, navigation du	Qué Ont	.....	1152	1152	1152		
do Distances totales et intermédiaires, profondeur d'eau, ascension intermédiaire, élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, nombre des écluses, longueur et dimension des canaux et des écluses	.....	796 à 799 800 à 803					
do Navires naufragés dans le golfe, le fleuve et les lacs du Saint-Laurent	.....	806 à 809 946 à 949					
Sainte-Marie, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Saint-Maurice, ouvrages de la région du—*Voir* Glissoires et estacades.							
Saint-Ours, écluse de	Qué.	.....	1158	10	80	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	915					
do Section de tableau indiquant l'ascension, les dimensions de l'écluse, etc.	.....	812					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Saint-Pierre, baie	I.P.-E						
Havre	.....	240	.....	.....	106, 1210		
do Dépense du gouvernement local, de 1841 à 1882	.....	.....	1066 à 1069 1074 1210	1069 à 1071 1074 1210	1071 1074 1210		
do Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décem. 1882.	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Saint-Pierre, canal	N.-E.	.....	1150	4, 8 1150	76, 78 1150	1076 1088 1095	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
do Section de tableau indiquant l'ascension ou la pente, les dimensions de l'écluse, etc.	.....	799					
Saint-Placide	Qué.						
Dragage	.....	257	.....	.....	116, 1236		
Saint-Régis	Qué.						
Douane	.....	170	1180	26, 1180	98, 1180		
Saint-Stephen	N.-B.						
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Saint-Thomas	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc.	.....	202	.....	.....	90, 1194		
Salle d'exercices	.....	202					
Saint-Thomas de Montmagny	Qué.						
Débarcadère	.....	251	.....	.....	110, 1220		
Saint-Timothée	Qué.						
Débarcadère	.....	256	.....	.....	110, 1220		
Saint-Valentin, pont de	Qué.	654					
Saint-Vincent-de-Paul	Qué.						
Pénitencier	.....	171	.....	16, 1182	88, 1182		
Saint-Zotique	Qué.						
Pile d'amarrage	.....	256	.....	.....	110, 1220		
Salles d'exercices militaires. *Voir* Rapport de Thos. Fuller	.....	147 à 208					
Sandwich	Ont.						
Bac-passeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1080 1117
Sarnia	Ont.						
Ouverture et clôture de la navigation	.....	910					
Saskatchewan	T.N.-O						
District provisoire du Nord-Ouest	.....	1414					
Saskatchewan, rivière	T.N.-O						
Améliorations requises (Saskatchewan Nord ou cours principal de la Saskatchewan	.....	392 à 395					
Dépense	.....	.....	.....	.....	118, 1238		
Distances totale et intermédiaire, depuis l'embouchure de la Saskatchewan-Nord jusqu'au Fort Edmonton.	.....	828					
Evaluation approximative du nombre de pieds cubes d'eau déchargés par les bras nord et sud et le cours principal de la Saskatchewan, 1858	.....	829					
Navires qui ont fréquenté les eaux de la—en 1878 et 1879	.....	829					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Saskatchewan, rivière—*Fin.*							
Observations sur la navigation de la Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan	.....	828					
Saulnierville	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Havres	.....	215	.....	34, 1208	106		
Saut au Recollet, piliers et estacades du—*Voir* Glissoires et estacades							
Saut Sainte-Marie	Ont.						
Relevé hydrographique du canal	.....	.....	.....	6, 1160	78		
Dragage	.....	272	.....	.....	272		
Saut Sainte-Marie, canal des Etats-Unis—							
Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	827, 911 914					
Profondeur d'eau, etc.	.....	797, 798					
Section de tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc	.....	802					
Saumon, rivière au	N.-E.						
Brise-lames	.....	216	.....	44, 1208	106		
Saumon, rivière au	Qué.						
Dragage	.....	258	.....	.....	116, 1236		
Saumon, rivière au	Ont.						
Dragage	.....	260	.....	46, 1238	116, 1238		
Sciure de bois—							
Obstruction de cours d'eau et rivières navigables dans Québec et Ontario	Qué Ont.	584 à 640					
Scott, baie de	N.-E.						
Havre	.....	212	.....	.....	106, 1208		
do Examen	.....	297					
Secours aux pêcheurs, Labrador	.....	.....	.....	.....	136		
Sentences rendues par les arbitres fédéraux depuis leur nomination jusqu'au 30 juin 1882	.....	952 à 980					
Service postal au Canada, routes postales, etc., dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique. Annexe N° 30							
Sommaire des tables des distances, etc.							
N° 1—Service postal par chemin de fer	.....	889					
N° 2—Etat indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque chemin de fer, au Canada, le 1er novembre 1882	.....	890					
N° 3—Service postal par chemin de fer entre la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, et Régina	.....	891					
N° 4—Service postal de Fort-Walsh, Fort-McLeod et Calgarry. Communication avec les bureaux américains les plus proches et frais de transport	.....	891					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Service postal au Canada, etc.—*Fin.*							
N° 5—Arrangements projetés pour le transport des malles entre Régina et le terminus de l'ouest, Fort-McLeod et Calgarry, Fort-Walsh et le Ruisseau-des-Erables (Maple Creek)	.....	892					
N° 6—Etablissements sur le parcours de la route entre Calgarry, Morleyville, Fort-McLeod et Edmonton	.....	893					
N° 7—Développement du Manitoba et du Nord-Ouest	.....	893					
N° 8—Tableau statistique démontrant la croissance rapide des nouveaux établissements au Manitoba et au Nord-Ouest	.....	894					
N° 9—Notes relatives à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique	.....	895					
N° 10—Nombre de milles du chemin de fer canadien du Pacifique terminés	.....	895					
N° 11—Moyens de transport pour les voyageurs et les marchandises sur les rivières et les lacs du Manitoba et du Nord-Ouest	.....	896					
N° 12.—Comptoirs de la Baie d'Hudson	.....	896					
N° 13.—Observations sur les routes postales, etc., dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest	.....	897					
N° 14.—Transport des malles par terre dans la Colombie-Britannique	.....	897					
N° 15.—Transport des malles par vapeurs et voiliers, dans la Colombie-Britannique	.....	898					
N° 16.—Chemin de fer canadien du Pacifique—Distances entre les stations (région des prairies)	.....	899					
N° 17.—Chemin de fer canadien du Pacifique—complété et en exploitation	.....	900					
N° 18.—Tables des distances d'entier parcours depuis les ports des Etats-Unis et du Canada, par Chicago et la voie du Pacifique canadien	.....	901					
N° 19.—Tableau comparatif des distances depuis Montréal, New-York et Liverpool jusqu'à San Francisco, Port-Moody, et Yokohama, (Japon), sur l'océan Pacifique, par les chemins de fer américains et canadien du Pacifique	.....	901					
Sept-Iles	Qué.						
Douane	.....	.....	1180				
Shannonville	Ont.						
Dragage	.....	260	.....	42 1228	112 1228		
Sharon	Ont.						
Salle d'exercices	.....	195					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Shédiac	N.-B.						
Balise	.....	.....	.....	62	134		
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	907					
Shelburne	.....						
Havre—Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1282				
Ouverture et clôture de la navigation.	.....	927					
Shepherd, R. W.—							
Rapport sur la prétendue obstruction des cours d'eau et rivières navigables, dans Québec et Ontario, par la sciure de bois, etc.	Qué Ont	584 à 640					
Sherbrooke	N.-E.						
Havre	.....	220	.....	.....	220, 1232		
Sherbrooke	Qué.						
Abri des immigrants	.....	.....	.....	.....	98		
Bureau de poste	.....	.....	.....	.....	88, 1180		
Dépôt des immigrants	.....	170	.....	16, 1180	88		
Prison neuve	.....	.....	.....	16	88		
Salle d'exercices	.....	170					
Shippegan	N.-B.						
Havre et détroit	.....	238	.....	36, 1212	108, 1212		
do sondages, évaluations, prix des matériaux de construction, etc	.....	293 302 à 310					
Short Beach	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Shubénacadie, canal de	N.-E.	902					
Signaux, rapporteur sur les—*Voir* Gisborne.							
Simcoe	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
Sissiboo, rivière	N.-E.						
Enlèvement d'obstacles	.....	215	.....	44, 1232	114		
Examen	.....	298					
Jetée—Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1282				
Skeena, rivière	C.-B.						
Enlèvement d'obstacles	.....	274	.....	.....	274		
Smith, île de	N.-E.						
Examen et évaluation	.....	295					
Somerville	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, de 1852 à 1867	.....	.....	1282				
Port	.....	218	.....	.....	106, 1208		
Sonier, creek	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local de 1852 à 1867	.....	.....	1282				
Sorel	Qué.						
Casernes	.....	168					
Palais de justice et prison	.....	.....	.....	26	98		
Souris	I.P.-E						
Havre	.....	241	.....	36, 1208	106, 1208		
do Dépense du gouvernement local, de 1841 à 1882	.....	.....	1066 à 1069 1074 1208	1069 à 1071 1074 1208	1071 1074 1208		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.				
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Souris—*Fin.*							
Havre, revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882.	.....	.....	.....	.....	.....	1072	1072
Hôpital de la marine	.....	151		14, 1166	84		
Southampton	Ont.						
Port	.....	268	1228	42, 1228	112, 1228		
Salle d'exercices	.....	201					
Spencerwood, résidence du lieutenant gouverneur de Québec. *Voir* Québec.	.....						
Split Rock ou Rocher Fendu, canal (anc.)	Qué.	1058					
Springville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	191					
Stations de Quarantaine. *Voir :*							
Charlottetown	.....						
Chatham	.....						
Grosse Ile	.....						
Perdrix, Ile aux, (St Jean)	.....						
Pictou	.....						
Saint-André	N.-B.						
Saint-Jean	N.-B.						
Sydney	.....						
Yarmouth	.....						
Steckel, R, ingénieur-adjoint, Trav. pub. Rapport concernant la formation, le mouvement, la rupture, etc., de la glace, ainsi que les courants et les vents dominants dans le port de Québec, en ce que la navigation du Saint-Laurent relativement à l'emplacement du bassin de radoub projeté, s'en trouve affectée	Qué.	336 à 342					
Stewartown	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Stoney-Creek, rivière Peticodiac	N.B.						
Amélioration, etc	.....	235	.....	44	114		
Stony-Creek	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Stratford	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	.....	.....	.....	90, 1114		
Salle d'exercices	.....	200					
Strathroy	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					
Streetsville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Sud—Rivière du	I.P.E.						
Dragage	.....	242	.....	.....	242, 1232		
Sulphur Island (Ile de Soufre)	Ont.						
Phare	.....	644	.....	64	134		
Summerside	I.P.E.						
Salle d'exercices	.....	.....	1166				
Superficie et population du globe terrestre	.....	886 à 1302					
Sussex	N.-B.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	.....	.....	.....	86, 1170		
Sutton	Ont.						
Salle d'exercices	.....	195					
Sydenham, rivière	Ont.						
Dragage	.....	266	.....	46, 1238	116		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Sydney	N.-E.						
Hôpital de la marine	.....	150	.....	14, 1164	84, 1164		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	906	.....				
Port	.....	225			225, 1208		
Station de quarantaine	.....	.....	.....	14, 1164	84, 1164		
Sydney-Nord	N.-E.						
Port	.....	225	.....	.....	106, 1206		
T							
Taché, Charles— Catalogue des arbres forestiers de l'Amérique du Nord, donnant leurs noms en botanique ainsi que leurs noms anglais et français, les principaux endroits où ils croissent, leurs dimensions, leurs qualités, et les usages auxquels on les emploie généralement	.....	740 à 753					
Taché, Paschal, seigneur de Kamouraska. Mémoire, daté février 1823, concernant les régions de la rivière Saguenay et du lac Saint-Jean, etc	Qué.	416 à 420					
Tadoussac	Qué.						
Barrages à poisson	.....	247	.....	.....	110, 1220		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	907					
Port	.....	382 à 384					
Tancook, île de, baie Mahone	N.-E.						
Débarcadère et brise-lames	.....	219	.....	34, 1208	106		
Tatamagouche, rivière	N.-E.						
Dragage	.....	230	.....	.....	230, 1232		
Teeswater	Ont.						
Salle d'exercices	.....	201					
Télégraphes et signaux, service des— De Canso à Halifax, de Meat Cove à Sydney, de Low Point à Lingan	N-E	759 à 761, 779, 783, 879, 884	.....	.....	1258		
Dépense	.....	.....	.....	60, 70, 72, 1270, 1272	130, 132, 140, 142, 1270, 1272		
Du Grand-Manan à Campobello et East Point	N.B	759 à 761, 780, 781, 880, 884	.....	.....	130, 132, 780, 781, 1258		
Lettres de l'honorable P. Fortin, M. P., sur le système télégraphique et le service des signaux dans le golfe Saint-Laurent; aussi sur le système télégraphique de la Norvège, démontrant son importance relativement au développement des pêcheries maritimes de ce dernier pays	.....	764 à 777					
Lignes télégraphiques, Colombie-Britannique	C.B	756 à 759, 788, 883, 884	.....	60, 1258	130, 132, 789, 1258	1080	1116
do Manitoba et T.N.-O	Man. T.N.O	757 à 759, 882, 884	.....	60, 1258	130, 1258		

INDEX ALPHABÉTIQUE.—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Télégraphes et signaux, etc.—*Fin.*							
Lignes télégraphiques de l'Etat—construites et projetées—tableaux des distances, etc	T.N. N.-E. N.-B. Qué. Man. T.N-O C.-B.	879 à 884					
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	726					
Rapport sur le service des télégraphes et signaux du Canada, donnant l'historique de son établissement, un état des frais d'entretien qu'il exige, etc., par F. N. Gisborne, contrôleur	T.-N. N.-E. N.-B. Qué. Man. C.-B.	756 à 761 778 to 789					
Revenu	.....	.....	.....	.....	.....	1082	1118
Rive nord du Saint-Laurent—de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi ; de la Malbaie à Betsiamits	Qué	759 à 761 374, 381 427, 786 881, 882 884	.....	.....	130, 428 429, 786 787, 1258		
Saint-Laurent inférieur—Anticosti, Iles de la Madeleine et lignes (subventionnées) de la rive sud	Qué	759 à 761 782, 784 785, 879 880, 884	.....	.....	130, 132 782, 784 785, 1258	.....	1116
Subvention à la compagnie de télégraphe anglo-américain	I.P.-E	.....	.....	60	132		
Système télégraphique de Terreneuve.	.....	778, 879 884	.....	.....	778		
Témiscouata, casernes de—ou Fort Ingal.	Qué.	167					
Témiscouata, chemin de	Qué.	644	1252	56, 1252	126, 1252		
Temps de l'eau haute au plein et au renouvellement de la lune ; élévation des grandes et petites mers à divers endroits	N.-E. I.P.-E N.-B. Qué.	314 930 à 935					
Thames, rivière	Ont.						
Dragage	.....	266	1238	46, 1238	116, 1232		
do montant contribué par les comtés de Kent et de Lambton	.....	.....	.....	68	138		
Thibault, Charles, secrétaire des arbitres fédéraux— Tableau indiquant les réclamations soumises aux arbitres fédéraux, avec le résultat de l'arbitrage dans chaque cas	.....	952 à 980					
Thornbury	Ont.						
Port	.....	270	.....	.....	112, 1228		
Three Fathoms, port	N.-E.						
Travaux de protection	.....	220	.....	.....	106, 1208		
Thurso et Clarence	Ont Qué						
Bac-passeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1080 1117
Tignish	I.P.-E						
Havre	.....	239	.....	36, 1210	106, 1210		

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Tignish—*Fin.*							
Havre, dépense du gouvernement local, de 1861 à 1882	.....	.....	1068, 1069, 1074, 1210	1069 to 1071, 1074, 1210	1071, 1074, 1210		
Tilbury-Est	Ont.						
Salle d'exercices	.....	203					
Tobermory	Ont.						
Havre	.....	269	.....	.....	269, 1228		
Tobique, rivière	N.-B.						
Enlèvement de roches et de cailloux	.....	232	.....	.....	114, 1232		
Toronto	Ont.						
Banque d'épargnes	.....	.....	.....	30	100		
Bâtiments des immigrants	.....	195	.....	18, 30, 1196	90, 100		
Bureau de poste (nouveau)	.....	194	.....	18, 30, 1196	90, 100, 1196		
do (ancien)	.....	.....	1196	30, 1196	100		
Bureau du receveur général	.....	.....	.....	.....	100		
Bureaux du revenu de l'intérieur	.....	194	.....	30	100		
Cimetière et bâtiments militaires	.....	193	.....	.....	100		
Douane (nouvelle)	.....	194	.....	18, 1194	90, 100, 1194		
do (temporaire)	.....	.....	.....	30	100		
do (ancienne)	.....	.....	1194				
Edifice de la banque du Haut-Canada	.....	.....	.....	30	100		
Edifice du gouvernement	.....	.....	.....	30	100		
Edifices publics	.....	.....	.....	30	100		
Entrepôt de vérification	.....	195	.....	18, 30, 1194	90, 100, 1194		
Forts (vieux et neuf)	.....	192, 193	.....	30, 1194	100, 1194		
Hangars	.....	.....	1196				
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	943					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	909, 921					
Observatoire magnétique	.....	195	1196				
Port	.....	263, 516 à 534	1228	42, 1228	112, 1228		
do Eau la plus haute et la plus basse	.....	927					
Rapport sur le port de. *Voir* Eads, Jas.							
Salle d'exercices	.....	196	.....	.....	100		
Tonnerre, baie du—rivière Kaministiquia	Ont.						
Dragage	.....	272	.....	42, 1228	112, 1228		
Tracadie	N.-E.						
Havre	.....	228	.....	34	104		
do Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Tracadie	N.-B.						
Lazaret	.....	.....	1172				
Tracadie, grande	N.-E.						
Havre	.....	228	.....	34, 1204	104, 1204		
Trafic—Tableau comparatif du trafic sur les chemins de fer et canaux dans le Canada, ainsi que du trafic sur les chemins de fer et canaux de l'Etat de New-York, etc., depuis 1868 jusqu'à 1882, etc. Compile par W. J Patterson, secrétaire du bureau de la Chambre de commerce de Montréal	.....	1137 à 1142					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Traité de Tadoussac. *Voir* Edits et ordonnances.							
Travaux publics—							
Actes concernant les travaux publics du Canada	.....	1028 à 1031					
Proclamations concernant les péages et les règlements	.....	722 à 733					
Sommaire du rapport général sur les travaux publics des provinces unies du Bas et du Haut-Canada, depuis leur commencement jusqu'à l'époque de la confédération, 1er juillet 1867	.....	1304 à 1308					
Tableau des ouvrages donnés à l'entreprise par le département des travaux publics, depuis le 1er juin 1867 jusqu'au 1er décembre 1882	.....	1044 à 1056					
Trent, canaux de la rivière	Ont.	.....	1158	1158	78, 82 1158	1076 1088 1095	1112 1113 1121 1124
Trent, glissoires de la rivière—*Voir* glissoires et estacades.							
Trent, navigation de la rivière	Ont.						
Ouverture et clôture de la navigation	.....	918					
Distances totales et intermédiaires, Profondeur d'eau, élévation totale et intermédiaire depuis la baie de Quinte, nombre des écluses, longueur et dimensions des canaux et des écluses	.....	818 à 821					
do Sur la voie projetée aboutissant au lac Huron	.....	820 à 823					
Trent, rivière	Ont.						
Dragage	.....	.....	.....	.....	116, 1238		
Trenton, baie de Quinté	Ont.						
Dragage, etc	.....	260	.....	.....	112, 1230		
Salle d'exercices	.....	190					
Trois-Pistoles	Qué.						
Débarcadère	.....	246	.....	.....	110, 1222		
Trois-Rivières	Qué.						
Douane et bureau du revenu de l'intérieur	.....	168	.....	16, 26 1182	88, 98		
Jetées	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1115
Niveaux de l'eau haute et de l'eau basse	.....	807, 808					
Vieilles casernes	.....	168	.....	26	88, 98 1182		
Truite, Anse à la (Trout Cove)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Havre	.....	215	.....	34, 1208	106, 1208		
Trutch, l'hon. J. W.—							
Rapport sur le dragage de la rivière Fraser	C.-B.	580 à 582					
Rapport sur le dragage du port de Victoria, avec un état des travaux qu'il reste à faire	C.-B.	562 à 566					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Turner, George—							
Rapport sur le dragage de la rivière Fraser	C.-B.	581					
Tusket, île	N.-E.						
Enlèvement de cailloux	.....	217	.....	34, 1208	106, 1208		
Tusket, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Tynemouth	N.-B.						
Havre	.....	234	.....	36	108		
U							
"Union", pont suspendu	N.-B. Qué. Ont.	833 654	1252 1254	56, 58 1252 1254	126 128 1252 1254	1080 1109	111[illegible] 113[illegible]
V							
Vaches, baie des	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1281			1078	1114
Havre	.....	223	.....	34, 1204	104, 1204		
Vernon	Ont.						
Salle d'exercices	.....	182					
Vernon, rivière	I.P.-E						
Dragage	.....	242	.....	242, 1232	242, 1232		
Victoria	C.-B.						
Bâtiments arrivés de la mer—leur nombre, leur tonnage et le nombre d'hommes employés	.....	939					
Bureau de poste, banque d'épargnes, bureaux des travaux publics et des affaires des Sauvages	.....	207	.....	20, 1202	92, 1202		
Douane, bureaux du revenu de l'intérieur et de la marine	.....	207	.....	20, 1202	92, 102 1202		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	102		
Hôpital de la marine	.....	208	.....	20, 1202	92, 102		
Port	.....	275, 558	.....	.....	114, 1230		
Salle d'exercices	.....	208					
Victoria	I.P.-E						
Casernes	.....	.....	1166				
Vienna	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					
Vogler, anse	N.-E.						
Dragage	.....	219	.....	.....	219, 1208		
W							
Walkerton	Ont.						
Salle d'exercices	.....	201					
Wallace, havre de	N.-E.						
Examen et évaluations	.....	295					
Wallace, rivière	N.-E.						
Dragage, etc.	.....	230	.....	.....	230, 1232		
Wallacetown	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Wardsville	Ont.						
Salle d'exercices	.....	202					
Warwick	Ont.						
Salle d'exercices	.....	203					
Washedemoak, lac	N.-B.						
Dragage, etc	.....	234	.....	.....	234, 1232		
Watertown	Ont.						
Salle d'exercices	.....	196					
Watford	Ont.						
Salle d'exercices	.....	203					
Welland, canal	Ont.	.....	1152	6, 10 1152	78, 82 1152	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros bâtiment pouvant passer par la plus petite écluse	.....	824					
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	914					
do Profondeur d'eau	.....	797					
Section de tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc	.....	802					
Wellington	Ont.						
Salle d'exercices	.....	200					
Wells, anse	N.-E.						
Examen	.....	297					
West, James :—							
Mémoire concernant le canal projeté de la baie Georgienne et de la rivière des Outaouais	Qué. Ont.	844 à 847					
Westcock. *Voir* Sackville	N.-B.						
Hôpital de la marine	.....	.....	.....	14, 22 1172	86, 94		
West Point	I.P.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1861 jusqu'à 1882	.....	.....	1068 1069 1074 1210	1069 à 1071 1074 1210	1071 1074 1210		
Revenu perçu par le gouvernement local, depuis le 1er avril 1873 jusqu'au 31 décembre 1882	.....	.....	.....	.....	.....	7210	1072
Whale Cove (Anse de la Baleine)	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Whitby	Ont.						
Havre	.....	262	1230	.....	.....	1078	1115
Salle d'exercices	.....	191					
Whitehead, havre de	N.-E						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
White Point (Pointe Blanche)	N.-E.						
Havre	.....	218	.....	.....	106, 1208		
Widder	Ont.						
Salle d'exercices	.....	203					
Williamsburgh, canaux de—							
Canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops	Ont.	.....	1150	6, 12 1150	78, 82 1150	1076 1087 1092	1112 1113 1121 1124
do Dimensions du plus gros navire pouvant y passer	.....	824					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Nom des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes. Rapport, etc.	Dépenses. Avant la confédération.	Dépenses. De 1868 à 1877.	Dépenses. De 1878 à 1882.	Revenu. De 1868 à 1877.	Revenu. De 1878 à 1882.
Williamsburg, canaux de— *Canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops*—Fin.							
do Ouverture et clôture de la navigation	.....	913					
do Profondeur d'eau	.....	797					
do Section de tableau indiquant la longueur, l'élévation, le nombre et les dimensions des écluses, etc.	.....	800, 802					
Windsor	N.-E.						
Havre	.....	211	.....	.....	211, 1232		
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Salle d'exercices	.....	150					
Windsor	Ont.						
Bureau de poste, douane, etc.	.....	203	.....	.....	90 100, 1196		
Ouverture et clôture de la navigation	.....	910					
Windsor et Scugog, chemins de	Ont	.....	.....	58	128		
Windsor, rivière	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Winnipeg	Man.						
Baraques de Fort Osborne	.....	204	.....	30, 1198	100		
Bâtiments des immigrants	.....	205	.....	18, 30, 1198	90, 100, 1198		
Bureau de l'architecte	.....	.....	.....	.....	100		
Bureau de poste	.....	204	.....	1200	90, 1200		
Bureau des finances	.....	.....	.....	30	100		
Bureau des terres fédérales	.....	205	.....	1198	90		
Bureau du commis des travaux publics	.....	.....	.....	.....	100		
Bureau du sous-receveur général	.....	.....	.....	30	90, 100, 1198		
Douane	.....	205	.....	18, 30, 1198	90, 100		
Edifices publics	.....	.....	.....	.....	100		
Edifice du parlement	.....	205	.....	.....	90, 1200		
Prison du prévôt	.....	.....	.....	30	100		
Résidence du lieutenant-gouverneur—construction	.....	205	.....	.....	90, 1200		
Résidence du lieutenant-gouverneur—loyer	.....	.....	.....	30	100		
Wise Ledge	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Wood Islands (Iles-au-Bois)	I. P.-E						
Havre	.....	242	.....	.....	106, 1210		
do Dépenses faites par le gouvernement local, de 1851 à 1882	.....	.....	1068, 1069, 1074, 1210	1069 à 1071, 1074, 1210	1071, 1074, 1210		
Woodstock	N.-B.						
Bureau de poste, douane, etc	.....	.....	.....	.....	86, 1172		
Wright, G. B.— Rapport sur le relevé de la riv. Fraser.	C.-B.	569 à 572, 574					

INDEX ALPHABÉTIQUE—*Suite.*

Noms des lieux et ouvrages à chaque endroit, etc.	Province où situés.	Page des annexes.					
		Rapport, etc.	Dépenses.			Revenu.	
			Avant la confédération.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.	De 1868 à 1877.	De 1878 à 1882.
Wright, G. B.—*Fin.*							
Rapport sur les travaux faits à Cottonwood Canyon, Fraser supérieure ; et aussi sur les ouvrages restant à faire	.....	576 à 580					
Y							
Yamaska, rivière	Qué.						
Ecluse et barrage	.....	253	.....	.....	116, 1236		
Yarmouth	N.-E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				
Hôpital de la marine	.....	150	.....	14, 1164	84		
Navires construits—leur nombre et leur tonnage	.....	942					
Ouverture et clôture de la navigation	.....	927					
Port	.....	216	.....	34, 1208	106, 1208		
do examen et évaluations	.....	299					
Station de quarantaine	.....	150	.....	14, 22 1164	84, 94 1164		
York	Ont.						
Salle d'exercices	.....	198					
York, chemins d'	Ont.	645	.....	58	128	1080	1116
York, Factorerie d'	T.N-O						
Ouverture et clôture de la navigation	.....	396					
Young's Landing	N. E.						
Dépenses faites par le gouvernement local, depuis 1852 jusqu'à 1867	.....	.....	1282				

TABLE DES PLANS, CARTES, ETC.

VUES ET PLANS.

Entre les pages.

1. Vue de Rideau Hall, résidence du gouverneur général, Ottawa 208-209
2. " de l'édifice du parlement, Ottawa 208-209
3. " de la bibliothèque du parlement, Ottawa 208-209
4. " du bloc de l'est 208-209
5. " du bloc de l'ouest 208-209
6. " de l'édifice du bureau de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur 208-209
7. Plan des améliorations du port de Québec à l'emboucheure de la rivière Saint-Charles 334-335
8. Plan du bassin de radoub à Lévis 334-335
9. " du port de Toronto 534-535
10. " du bassin du radoub à Esquimalt, C.B 566-567
11. " Vue du pont suspendu " Union," Ottawa 654-655

CARTES.

(*Les cartes qui accompagnent le rapport ne sont pas reliées avec lui ; elles seront transmises séparément.*)

1. Carte des câbles sous-marins du monde, et des principales lignes télégraphiques
2. Carte indiquant les lignes télégraphiques du gouvernement fédéral le long du fleuve et du golfe Saint-Laurent en aval de Québec, et le long du littoral des provinces maritimes.
3. Carte indiquant les lignes télégraphiques du gouvernement fédéral dans partie de la province de Québec et de la province d'Ontario.
4. Carte indiquant les lignes télégraphiques du gouvernement fédéral dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.
5. Carte indiquant les lignes télégraphiques et les câbles du gouvernement fédéral dans la province de la Colombie-Britannique.

ADDENDA.

(N° 37,349.)
(N° 31,841.)

ADDENDA.

REQUÊTE POUR L'AGRANDISSEMENT DE LA GRANDE-DÉCHARGE, LAC SAINT-JEAN.

Depuis que l'annexe n° 8 a été imprimée, sir Hector Langevin, ministre des travaux publics, a reçu une requête (n° 32307) datée du 15 février 1883, des municipalités de Hébertville, de Saint-Joseph d'Alma, de Saint Gédéon, de Saint-Jérôme, de Saint-Louis, de Roberval, de Saint-Pierre et de Saint-Félicien, priant le gouvernement de pousser avec vigueur les travaux d'agrandissement déjà commencés sur la Grande-Décharge et de les terminer aussitôt que possible, afin de diminuer autant que faire se peut l'inondation périodique des terrains qui entourent le lac Saint-Jean.

Les municipalités attirent l'attention sur l'objet de leur requête, lequel n'est pas d'approfondir, mais simplement d'élargir la Grande-Décharge.

Plusieurs personnes sont sous l'impression que l'on doit creuser la décharge, abaisser ainsi le niveau du lac et le rendre innavigable, ce qui n'est pas le cas.

G. F. B.

PROVINCE DU MANITOBA.

Par l'acte 44 Vict., chap. 14, sanctionné le 21 mars 1881, les frontières de la province du Manitoba ont été poussées à l'est jusqu'à la limite orientale du district de Kéwatin ; à l'ouest jusqu'à une ligne courant entre les vingt-neuvième et trentième rangs des townships situés à l'ouest de la première méridienne principale du système d'arpentage des terres fédérales, et au nord jusqu'à la douzième ligne de base du dit système d'arpentage sus-mentionné.

DISTRICTS PROVISOIRES—TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

En prévision du développement rapide des territoires du Nord-Ouest, au-delà des frontières du Manitoba, par suite de l'achèvement prochain du chemin de fer Canadien du Pacifique, il a été jugé à propos de diviser une partie de ces vastes territoires en districts provisoires pour le bien des colons et la facilité du service postal. Ce pays se colonisant très rapidement, le besoin de travaux publics se fait sentir. Plusieurs ont déjà été exécutés et d'autres sont en voie d'exécution ; c'est pourquoi une copie de l'arrêté du conseil qui crée ces districts provisoires est ci-annexée de manière à ce qu'on puisse déterminer plus promptement la situation des nouveaux travaux.

G. F. B.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouvernenr général en conseil, le* 8 *mai* 1882.

Vu le mémoire ci-joint du ministre de l'Intérieur, soumettant que pour le bien des colons et la facilité du service postal, une partie des territoires devrait être divisée en districts provisoires, et que les limites de ceux ci devraient être déterminées;

Le comité adhère aux recommandations de ce mémoire, qu'il soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 8 mai 1882.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'à son avis il est opportun que pour le bien des colons des territoires du Nord-Ouest et la facilité du service postal, partie de ces territoires soit divisée en quatre districts provisoires, et que les limites de ceux-ci soient immédiatement établies.

Il recommande que ces quatre districts soient désignés sous le nom d'*Assiniboïa*, *Sakatchewan*, *Alberta* et *Athabasca*.

Il recommande aussi que les limites de ces districts soient comme suit:—

1° *Assiniboïa.*

Le district d'Assiniboïa, d'environ 95,000 milles carrés, sera borné au sud par la frontière internationale, 49e parallèle; à l'est par la limite ouest du Manitoba; au nord par la 9e ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales en townships, laquelle est près de la 52e parallèle de latitude; à l'ouest par la ligne de division des 10e et 11e rangs de townships, numérotés ainsi à partir du 4e méridien principal du système d'arpentage susdit des terres fédérales.

2° *Saskatchewan.*

Le district de la Saskatchewan, d'environ 114,000 milles carrés, sera borné au sud par le district d'Assiniboïa et le Manitoba; à l'est par le lac Winnipeg et la rivière Nelson qui sort de ce lac et se jette dans la baie d'Hudson; au nord par la 18e ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales, et à l'ouest par la ligne de ce système qui divise les 10e et 11e rangs de townships numérotés ainsi à partir du 4e méridien principal.

3° *Alberta.*

Le district d'Alberta, d'environ 100,000 milles carrés, sera borné au sud par la frontière internationale; à l'est par le district d'Assiniboïa; à l'ouest par la province de la Colombie-Britannique, et au nord par la 18e ligne de correction déjà mentionnée et qui se trouve près de la 55e parallèle de latitude.

4° *Athabasca.*

Le district de l'Athabasca, d'environ 122,000 milles carrés, sera borné au sud par le district d'Alberta; à l'ouest par la ligne de division des 10e et 11e rangs des townships ci-dessus mentionnés, jusqu'à l'endroit où cette ligne, en allant vers le nord, traverse la rivière Athabasca; de là, en suivant cette rivière, le lac Athabasca et la rivière des Esclaves jusqu'à l'intersection de cette dernière avec la limite nord du district, qui devra être la 32e ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales en townships, et laquelle se trouve très près de la 6e parallèle de latitude nord; et à l'ouest par la province de la Colombie-Britannique.

Une carte des districts projetés est ci-annexée.

Le tout recommandé.

JOHN A. MACDONALD,
Ministre de l'intérieur.

BASSIN DE RADOUB, ESQUIMALT.

ILE VICTORIA, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Dimensions principales du bassin de radoub.

	Pieds.	Pouces.
Longueur, au centre, entre la caisson et la tête	400	0
Longueur intérieure au niveau du couronnement	90	0
Largeur du plafond inférieur	41	0
" du bassin à l'extérieur du caisson	69	0
" " l'intérieur "	65	0
Hauteur entre le sommet du couronnement et les radiers, chaque côté du caisson	33	6
Profondeur d'eau sur les radiers pendant la haute marée des grandes mers	26	6
Sommet du couronnement au-dessus du plafond du bassin près du caisson	36	6
Sommet du couronnement au-dessus du plafond du bassin, à la tête	35	6
Sommet du couronnement au-dessus du plafond du caisson à l'entrée, du côté de la mer	36	10½
Sommet du couronnement au-dessus du tablier entre l'entrée du bassin et le batardeau	35	6
Profondeur d'eau sur le seuil pendant l'eau basse des grandes mers ordinaires	16	0
Profondeur d'eau sur le seuil pendant l'eau haute des grandes mers ordinaires	26	0

Voir plan du bassin de radoub, pages 566-567.

PLAN DES CONSTRUCTIONS A L'ENTRÉE DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES, A QUÉBEC.

Les sondages indiqués sur le plan entre les pages 334 et 335 représentent la profondeur d'eau pendant la mer haute. Le point de repère de ces sondages coïncide approximativement avec l'eau haute des grandes mers ordinaires dont l'élévation est de 6⅓ pieds au-dessous de la grandissime marée observée en 1866, et de 19·9 au-dessus de l'eau la plus basse observée le 25 février 1876, à la Pointe-à-Carcy.

G. F. B.

ÉDIFICES PUBLICS D'OTTAWA.

DÉTAIL de la dépense pour construction depuis le commencement des édifices susdits (1859) jusqu'au 30 juin 1882.

—	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
PARLEMENT	1,419,355 68	91,188 89	1,510,544 57	
Bibliothèque	.....	301,812 45	301,812 45	
Tour principale	.....	24,500 25	(a) 24,500 25	
Service du feu et d'eau, ½ du coût	.....	36,206 55	36,206 55	
Totaux	1,419,355 68	453,708 14	.....	1,873,063 82
EDIFICE DE L'EST	641,036 37	17,470 07	658,506 44	
Attiques	.....	10,516 60	10,516 60	
Service du feu et d'eau, ¼ du coût	.....	18,104 85	18,104 85	
Changements et additions	.....	10,598 14	10,598 14	
Voûte (achèvement de la)	.....	8,822 98	8,822 98	
Totaux	641,036 37	65,512 64	.....	706,549 01
Edifices de l'ouest	641,036 38	17,470 07	658,506 45	
Agrandissement	.....	462,247 11	462,247 11	
Service du feu et d'eau, ¼ du coût	.....	17,721 23	17,721 23	
Changements et additions	.....	10,981 77	10,981 77	
Totaux	641,036 38	508,420 18	.....	1,149,456 56
TERRAINS, savoir :—				
Nettoyer, faire des chemins, etc.	22,565 50	.....	22,565 50	
Murs de clôture	.....	89,855 71	89,855 71	
Excavation des terrains	.....	70,800 99	70,800 99	
Murs de la terrasse	.....	38,192 67	38,192 67	
Frais des terrains, lampadaires, etc.	.....	150,326 60	150,326 60	
Chemins des piétons	.....	10,313 54	10,313 54	
Magasin, laboratoire, etc.	.....	2,360 00	2,360 00	
Réclamation de M. Wood	.....	13,615 50	13,615 50	
Totaux	22,565 50	375,465 01	.....	398,030 51
ATELIERS (maintenant la Cour Suprême)	.....	50,232 69	50,232 69	(b) 50,232 69
Hangars, sèchoirs, etc.	.....	1,657 45	1,657 45	1,657 45
Grands totaux	2,723,993 93	1,454,996 11	.....	4,178,990 04

(a). Y compris $752.63, le coût de la cloche de la tour.

(b). En sus de ce montant, il a été dépensé une somme de $13,979.70 (voir annexe 43, page 1192), pour établir la Cour Suprême dans les ateliers, soit une dépense totale de $64,212.39 pour ce bâtiment.

N.B.—La dépense qui précède est portée aux comptes comme suit :—

Capital	$ 4,087,811 69
Fonds consolidé	91,178 35
	$ 4,178,990 04

O. DIONNE,
Comptable.

N° 37588.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LISTE des lettres reçues et expédiées du 30 juin 1867 au 1er juillet 1882.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867—du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do 6 octobre	7,186	4,547
1879*—du 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880—du 1er janvier do	8,451	4,410
1881—du do do	9,599	5,529
1882—du do 30 juin	4,977	2,492

* L'arrêté du Conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des Travaux publics, conformément à l'acte 42 Victoria, chap. 7. Le personnel des employés et des commis du département des Travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du Conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des Travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public.

ERRATA.

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
			Rapport du ministre.	
V	13-14	.....	(Pour le détail des dépenses *voir*)...	Pour le détail des dépenses et des recettes, *voir*.
XIII	.....	15	Le 21 janvier 1871.....	Le 21 février 1871.
XVI	.....	5	200 x 35.....	200 x 45.
XVIII	17	.....	A Southport.....	.....
XVIII	.....	14	Salles d'exercice	Salles d'exercices.
XXI	10	.....	178-180	177-180.
XXI	.....	6	Kingston et Niagara	Kingston, Toronto et Niagara.
XXIII	10	.....	Bâtiment en briques.....	bâtiment en brique.
XXIV	.....	12	$7,286,532.12	$7,286,432.12.
XXVII	15	.....	38 Vic., chap. 17.....	37 Vic., chap. 17.
XXIX	19	.....	31 Vic., chap 60.....	36 Vic., chap. 60.
XXXV	15	.....	432 milles.....	435 milles.
XXXV	.....	7	11 juin 1871.....	11 février 1871.
XXXVII	3	.....	Gloissoire et estacades.....	Glissoires et estacades.
XXXVII	.....	12	Après 42, 43, ajoutez	Aux pages 123, 720, 1116, 1272 et l'annexe du rapport général de 1867, pp. 156, 157, 560.)
XXXVIII	.....	16-17	T'reneuve.....	Terreneuve.
XXXIX	(Titre.)	.....	Entre les 2e et 3e lignes, du bas de la page, mettez:	NAVIRES NAUFRAGÉS SUR LA CÔTE DE LA MER ET SUR LE SAINT-LAURENT.
XL	13	.....	33 Vict., chap. 12	33 Vic , chap. 23.
XL	16	.....	41 Vict., chap. 7.....	42 Vic , chap. 7.
			Annexes.	
14	N° 3	1re col.	Pictou donane.....	Pictou douane.
17	" 16	.....	1877. Québec, bureau de poste, $11,186.95 Total.	Montréal, bureau de poste, $11,-186.95.
17	" 16	.....	do $105,088.00	Québec, bureau de poste, $93,901.45
17	" 10	.....	Montréal, bureau de poste, $460,-426.38.	Montréal, bureau de poste, $471,-613.33.
21	" 2	.....	Fort-Pelly, casernes, 15,000.00..... Total.	Edifices à Fort-McLeod, etc.
21	" 2	.....	do $78,287.85.....	Fort-Pelly, casernes, $63,287.85.
26	.....	.....	A reporter.....	Report.
38	N° 5	.....	Rivière Chicoutimi, jetée du Saguenay.	Jetée de Chicoutimi, rivière Saguenay.
45	" 2	.....	Rivière Châteauguay, $1,602.99..... Total.	Rivière Saint-François, $,1,602.99.
45	" 2	.....	do 3,283.79....	$1,630.80.
45	" 11	.....	Rivière Saint-François, 14,218.51...	15,821.50.
46	.....	1	$2,000.00	$2,400.00.
68	N° 7	.....	Rivière au Saumon.....	Rivière Thames.
73	3	.....	1er juillet 1870.....	15 juillet 1870.
86	N° 14	3e col.	$460,426.38	$471.613.33.
86	3e col.	1	A reporter, $1,045,948.29.....	$1.057,135.24.
87	N° 14	.....	Total, $490,593.36.....	$501,780.31.
87	5e col.	1	A reporter, 1,184,310.42.....	$1,195,497.37.
88	3e col.	.....	Report, $1,045,948 29.....	$1,057,135.24.
88	N° 27	3e col.	$105,088.40	$93,901.45.
88	1re col.	N° 2	Hastings-Est.....	Hastings-Ouest.
89	.....	5e col.	Report, 1,184,310.42.....	$1,195,497.37.
89	N° 27	do	Total, $105,088.40	$93,901.45.
98	" 6	1re col.	Hamilton, doune.....	Hamilton, douane.
100	" 35	do	(l. de chambres).....	(loyer de chambres).

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
108	N° 10	1re col.	Hareng, Anse aux	Harengs, Anse aux.
108	" 7	2e col.	Montmagny	Verchères.
108	" 8	do	do	Montmagny
108	" 12	do	Yamaska	Richelieu.
110	" 49	1re col.	Tadousac	Tadoussac.
112	" 35	1e et 2e c	Baie Georgienne, Grey	Lac Ontario, Northumberland-Est.
112	" 43	2e col.	Hastings	Northumberland-Est.
116	" 3	3e col.	$3,283.79	$1,680.80.
116	" 18	do	$14,218.51	$15,821.50.
117	" 3	5e col.	Total, $3,283.79	$1,680.80.
117	" 18	do	do 14,218.51	$15,821.50.
120		8	Dragueurs—Réparations	Les chiffres dans les 3e et 4e col. sont une répétition de ceux mentionnés dans le résumé de la dépense, précédant immédiatement le tableau des réparations.
136	N° 12	1re col.	Service de rem'rqueurs	Service de remorqueurs.
138	" 11	do	Rivière au Saumon	Rivière Thames.
150	25		Hobson	Hopson.
151	8	Titre.	Macan	Maccan.
151		12	Après *gardien* ajoutez :	Chauffé par des poëles.
151		4	10 lits	8 lits.
151		1	Plan dressé	Plans dressés.
152	17		do	Plans, etc., dressés.
152	23		93 x 35 pieds	93 pieds et 6 pouces par 35.
152		21	Ils sont situées	Ils sont situés.
152		20	caserne	casernes.
153		24	et éclairé au gaz. L'eau est fournie par l'aqueduc de la cité.	Le gaz et l'eau sont fournis par l'usine et l'aqueduc de la cité.
153		20	50 x 80 pieds	50' 6" x 90 pieds.
153		16	est italien	était italien.
153		16	rues sont en	rues étaient en.
153		15	Il se compose de deux sous-sol	Il se composait de deux sous-sols.
153		14	tous sont occupés	tous occupés.
155	6		108 x 44	108 x 43.
155	16		en briques	en brique.
155		24	140 x 40	140 x 40 pieds.
155		21	annexe de 18	annexe de 18 x 40 pieds.
155		9	19 pieds	19 x 10 pieds.
155		5	*Hangar*	18. *Hangar.*
156	15		60 x 25	60 x 23
156		10	679 acres	619 acres.
156		8	1875	1876.
157	5		Au premier	Au premier étage.
157	16		largeur	longueur
157	17		largeur de 140	longueur de 140.
157	26		plateforme	plates-formes.
157		21	le premier	le premier étage.
157		15	pour les infirmiers	pour le médecin et les infirmiers.
157		13	23 novembre	23 novembre 1880.
158	1		Ive's	Joe's.
158	24		70 acres	78 acres.
159	7		Sa toiture	Les planchers sont en bois et la toiture.
159	N° 8		4600	4610.
160		19	17 acres	13 acres.
160	N° 6		36 x 20	36 x 99.
160		3	15	10.
160		2	80 x 20	80 x 30.
161	1		*quartiers à es*	*quartiers des.*
161	N° 22		côte	côté.
161	" 26		premier et	premier étage et.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
161	N° 26	.....	220 pieds sur 38	220 pieds sur 37.
161	" 27	.....	toit couvert en ferblanc	.....
161	.....	17	boulangerie	boulangerie et une cour à combustible.
161	.....	11	trois étages	quatre étages.
161	.....	9	un étage	deux étages.
162	7	.....	75	76.
162	.....	17	en ferblanc	en fer-blanc; dimensions, 190 pieds sur 40
162	.....	11	couver	couvert.
164	13	.....	60 hommes	60 h mmes. 6 cellules, un lavoir et un corps de garde.
164	.....	8	en briques	en brique.
165	2	.....	Martello. No 2 Transféré	Martello n° 2, transférée.
165	N° 3	.....	Mottage	Cottage.
165	" 3	.....	cuisine attenant	cuisine attenante.
165	" 4	.....	*combustible*—Latrines, etc	combustible, latrines, etc.
165	.....	18	des commissaires	du commissaire.
165	.....	14	appartement qu'il a converti en bureau	appartements qu'il a convertis en bureaux.
166	9	.....	en briques	en brique.
166	26	.....	étages, avec	étages et demie, avec.
167	N° 1	.....	30 pieds de diamètre	30 pieds de diamètre, en pierre.
167	" 10	.....	20 pieds sur 20	28 pieds sur 20.
167	" 24	.....	Casernes de Témiscouata ou Fort Ingal	(*C'est un titre spécial.*)
167	.....	4	remises	étables.
168	4	.....	en briques	en brique.
168	8	.....	le logement, le logement et	le logement de famille, le logement et.
168	N° 4	.....	à un étage	à un étage, 30 x 20 pieds.
169	.....	16	fournie pour	fournie par.
170	15	.....	16	11.
170	N° 2	.....	90 pieds sur 35, deux étages sur rez-de-chaussée.	80 pieds sur 35, deux étages.
171	" 6	.....	fonderie,	poudrière
171	23	.....	des pompes	de pompes.
171	.....	1	38 pieds	37 pieds.
174	18	.....	la chaudière,	les chaudières.
174	.....	1	conservateur	gardien.
175	9 et 10	.....	se compose de deux étages sur rez-de-chaussée, le premier servant de réfectoire.	se compose de deux étages, l'étage supérieur servant de dortoirs.
175	17	.....	20	30.
175	N° 7	.....	Magasins de l'artillerie et écuries de la cavalerie.	Magasins des casernes.
175	" 8	.....	Ateliers de la garnison	Magasins de l'artillerie et écuries de la cavalerie.
175	Entre nos	8 et 10	(Omis)	9. Ateliers de la garnison.
175	Nos 23 et 27	.....	Abri	Abris.
176	6	.....	le contingent	la cantine.
176	N° 13	.....	à un étage	à deux étages.
176	" 15	.....	geôle	geôles.
176	Entre nos	15 et 17	(Omis)	N° 16.
176	.....	19	moitié est	moitié ouest.
177	N° 10	.....	Magasin général	Grande poudrière.
177	21	.....	combustible, un, etc	combustible, des écuries, etc.
177	24	.....	contigu	contigué.
177	26-28	.....	Salle d'exercices	Salle d'armes
177	.....	12	En 1870	En novembre, 1870.
178	18	.....	et ont d'abord	et qui ont d'abord.
178	19	.....	1874	1877.
178	.....	19	1873-84	1873-74.
180	20	Total.	87 acres, 3 quarts d'acre, 44 $\frac{96}{100}$ perches.	87 acres, 3 quarts d'acre, 4 $\frac{96}{100}$ perches.
180	.....	2	l'usine	l'usine de la ville.

ERRATA—*Suite.*

Page	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
181	5	.....	En 1879.....	En 1879-80.
181	.....	17	106 pieds	156 pieds.
182	.....	15	80 x 50	80 x 54
183	3	.....	48 sur 49.....	84 sur 48.
183	15	.....	chambre pour	chambres pour.
183	24	.....	an Canada	en Canada.
183	.....	23	*Habitatiun*.....	*Habitation.*
184	N° 20	.....	Hangar à grains.....	Hangar pour réparer les canons.
184	" 27	.....	*Magacin*.....	*Magasin.*
185	1	.....	officier.....	officiers.
185	.....	7	Tour du fort et magasin.....	*Tour du fort et poudrière.*
186	3	.....	30 x 29.....	30 x 20.
186	N° 1	.....	*Quinze magasins*	*Quinze poudrières.*
186	" 14	.....	*Trois magasins.*—Un de .(à 3 endroits)	*Trois poudrières* —Une de.(à 3 endroits)
187	.....	11	appentis.....	appentis, 15 x 7 pieds ;
187	.....	6	1883	1833.
188	.....	25	un étage.....	un etage et demi.
188	.....	17	pierre	pierre de taille.
188	.....	16	68 pieds sur.....	64 pieds sur.
188	.....	10	en ardoise.....	en bardeaux.
189	2	.....	pénitencier ;.....	pénitencier, contenant 17.494 acres.
189	.....	26	commencée et achevée en 1880.....	commencée en 1875 et achevée en 1880.
189	18	.....	pierre de taille, contenant.....	pierre de taille, 6 x 3 pieds, contenant.
190	.....	21	1879.....	1869.
190	.....	10	Contruit.....	Construit.
191	14	.....	en bon etét	en bon état.
191	22	.....	situé sur le lot 9	située sur le lot 9.
191	.....	12	0 x 50.....	80 x 50.
191	.....	8	Salle d'exercice de 78 x 45	Salle d'exercices de 78 x 48.
192	7	.....	28 x 16	22 x 16.
192	N° 8	.....	*Magasin*	*Poudrière.*
193	" 9	.....	do	do
193	.....	7	175 pieds sur 18.....	165 pieds sur 18.
193	.....	1	un magasin.....	une poudrière.
194	1	.....	construit	construite.
195	.....	6	86 pieds sur 46	82 pieds sur 46.
195	.....	5	lot 9 t.....	lot 9.
196	10	.....	situé	située.
196	16	.....	concession 3.....	concession 2.
196	.....	23	*Salle d'exercices*	*Salles d'exercices.*
196	.....	6	1879	1877.
196	.....	17-16	Binbrook.....	Beinbrook.
196	.....	14	17 pieds sur 16 ;	17 pieds sur 16, pour salle d'armes ;
196	.....	11	14 pieds sur 12.....	14 pieds sur 12, pour salles d'armes;
197	N° 3	.....	colombage et briques	colombage et brique.
197	.....	15	8	6.
198	7	.....	En briques.....	En brique.
198	9	.....	*Magasin*.....	*Poudrière.*
198	19	.....	*Salle d'exercice*.....	*Salles d'exercices.*
198	20	.....	70 pieds sur 40.....	80 pieds sur 40.
198	23	.....	Bâti	Bâtie.
198	.....	17	*Salle d'exercices*.....	*Salles d'exercices.*
199	.....	20	80 pieds sur 58.....	80 pieds sur 48.
199	.....	10	en briques	en brique.
199	.....	5	et l'étage.....	et le premier étage.
199	.....	3	en briques	en brique.
200	17	.....	Str tford.....	Stratford.
200	18	.....	1867	1869.
200	.....	12	Porters Hill.....	Porter's Hill.
200	.....	3	30 pieds sur 46.....	80 pieds sur 46.
201	1	.....	*Annam*.....	*Annan.*
201	Nos 3 et 4	.....	Salle d'exercice.....	Salle d'exercices.
201	5	.....	construit.....	construites.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
201	7	.....	Salle d'exercice	Salle d'exercices.
201	10	.....	1861	1867.
201	14	.....	1879	1870.
201	17	.....	sur 11	sur 12.
201	.....	10	en briques	en brique.
202	17	.....	avec salle d'armes	avec salle d'armes au-dessus.
202	19	.....	Salles d'exercices	Salle d'exercices.
202	.....	11	50 pieds sur 42	80 pieds sur 42.
203	7	.....	bâti sur	bâti en 1873, sur
203	9	.....	80 pieds sur 471	80 pieds sur 47.
203	15	Titre.	Chatham	doit être transporté entre les 25e et 26e lignes
203	.....	17	*Magasin*	*Poudrière.*
203	.....	15	du magasin	de la poudrière.
203	.....	4	partie briques	partie brique.
204	5	.....	en briques	en brique.
204	15	.....	279 pieds sur 76	79 pieds sur 26.
204	N° 24	.....	*Cantines*	*Cantine.*
204	" 27	.....	*Vieux magasins*—abandonné	*Vieille poudrière*—abandonnée.
205	12	.....	en briques	en brique
207	10	.....	43 pieds sur 20	43 pieds sur 24.
207	18	.....	*Quartier des célibataires*	*Quartier des soldats mariés.*
207	Titre.	10	Revenu e e	Revenu de.
207	.....	1	M. H. O Tiedman	M. H. O. Tiedmann.
208	16	.....	en briques	en brique.
208	22	.....	de bâtiment	du bâtiment.
210	.....	20	l'entrée	la tête.
210	.....	8	batture	dune.
210	.....	5	batture	dune.
210	.....	3	batture	dune.
211	.....	20	gouvernement	gouvernement provincial.
211	.....	16	sud	est
213	1	.....	une partie et	une partie, construire un musoir et.
213	.....	10	dont la terre, qui en état sortie, rehaussait le fond	dont la direction causait des atterrissements.
214	1	.....	coffrage en ligne	coffrage de soutènement en ligne.
214	.....	17	56 x 15	56 x 45.
214	.....	13	pilotis, posé	pilotis et des liens, posé.
215	.....	13	trente milles	trois milles.
216	3	.....	45	40.
216	4	.....	40	45.
216	18	.....	fait partie	fait en partie.
216	.....	17	à l'achèvement	à l'exhaussement.
216	.....	8	$3,500	$3,500.03.
216	.....	5	battures	dunes.
217	10	.....	1878	1879.
217	.....	20	milles du port	milles à l'est du port.
217	.....	17	côte est	côté sud-est.
218	.....	7	peti port	petit port.
220	.....	7	un mille	un demi-mille.
221	15	.....	l'entrée de la baie	l'entrée sur le côté sud de la baie.
222	15	.....	étang Prosper	étang Porper.
222	22	.....	c'est le seul port offert	ce sont les seuls ports offerts.
222	.....	21	Arichat ou Acadiaville	Arichat-Ouest ou Acadiaville.
222	.....	2	Arichat	Arichat-Ouest.
223	.....	3	côté nord	côté est.
224	9	.....	côté sud	côté nord.
224	.....	23–22	jeté là et	Jeté sur le côté extérieur du brise-lames et
224	.....	8	Baie des glacée	Baie des Glaces.
225	.....	10	d'agile	d'argile.
226	21	.....	1879	1876

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
226	.....	3	nord-ouest	nord-est
227	1	.....	l'est-sud-ouest	l'est-sud-est.
227	11	.....	150 pieds, il	150 pieds et une profondeur de 10 pieds, il.
227	6	.....	à trois	à quatre.
228	21	.....	18 pieds	8 pieds.
228	.....	19	après les mots "2 à 4 pieds," ajoutez	En 1879, $4,888.28 ont été dépensés pour la construction de 400 pieds d'un brise-lames projeté.
228	Titre.	7	Anse Mcnair	Anse Mc Nair.
229	.....	19	rivière Pictou	rivière Pictou, à 7½ milles en amont de la ville de Pictou.
231	.....	27	chenal	chenal de l'ouest.
231	.....	9	chemin	chemin de fer.
233	.....	16	le chenal	le barrage du chenal.
234	.....	12	le sud-ouest	le sud-sud-ouest.
235	14	.....	milles du phare	milles à l'est du phare.
237	9	.....	En 1881	En 1881 et 1882.
237	.....	18	$14,290.59	$14,299.59.
238	11	.....	l'extrémité sud	l'extrémité nord.
240	.....	2	batture	batture, à l'embouchure.
241	7	.....	côté est	côté ouest.
242	.....	23	en dehors	en dedans.
244	.....	20	228	225.
245	5	.....	$781.11	$787.11.
245	.....	23	25 pieds	225 pieds.
245	.....	15	sud-ouest	nord-est.
246	.....	5	14 milles	114 milles.
248	3	.....	municipalité	municipalité, etc.
248	.....	23	et une longueur	et une largeur.
248	.....	18	Saguenay, la	Saguenay, à la.
248	.....	6	18 milles, couvre	18 milles ; il couvre.
248	.....	5	13 pieds	3 pieds.
250	16	.....	une jetée	une pile.
250	18	.....	La jetée	la pile.
250	.....	26	12 pieds	10 pieds.
251	7	.....	pièces ont été	pièces du couronnement ont été.
251	.....	24	un mille	neuf milles.
251	.....	20	l'extrême	l'extrémité.
252	6	.....	vingt-quatre milles	vingt-quatre milles et demi.
252	.....	9	continuation	construction.
255	.....	11	rive sud	rive nord.
256	6	.....	du village	de la ville.
259	12	.....	Gananoque	Gananocoui.
259	.....	7	186	1861.
261	.....	20	6me section de l'acte 28 Vic., chap. 89.	5me section de l'acte 27-28 Vic., chap. 86.
263	20	.....	zézo	zéro.
263	.....	19	13, 30	13, 130.
263	.....	3	constitué	constituée.
264	.....	8	l'union	l'union des provinces.
266	2	.....	da	dans.
267	.....	7	00 pieds	200 pieds.
268	13	.....	largeur	longueur.
268	.....	18	500 pieds	500 verges.
270	29	.....	draguer	agrandir.
271	13	.....	Entre les lignes 13me et 14me, insérez :	Dépense totale par le département depuis la confédération, $84,636.32.
272	3	.....	1875	1876.
274	.....	24	la Skeena, au sud	l'océan Pacifique.
274	.....	17	cabotiers	cabotiers à vapeur.
275	.....	12	Coquitt	Coquitten.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le pas de la page.	Au lieu de	Lisez
275	.....	6	longueur et	longueur par 60 de largeur et.
276	Titre.	18	Comté d'Anapolis	Comté d'Annapolis.
281	12	.....	Capelan	Caplan
283	.....	20	Petit Courant	Petit Courant, lac Huron.
283	.....	19	Rapides de Neebish	Rapides de Neebish, lac Huron.
283	.....	18	Rivière Kaministiquia	Rivière Kaministiquia, lac Supérieur.
289	13e col.	.....	Kingsville—400 pieds	Kingsville—490 pieds.
292	.....	5-6	donnait	donnerait.
297	20-21	.....	Entre les 20e et 21e lignes, insérez	12. Harborville.
297	21	.....	12. Croix de Morden	13. Croix de Morden.
297	29	.....	est peine	est à peine.
298	7	.....	E. Bigelow	E. Biglow.
298	10	.....	en amont	en aval.
298	14	.....	de les considérer	de le considérer.
298	.....	27	contenait	contient.
299	.....	9	Stamwood	Stanwood
301	.....	26	141 tonnes	241 tonnes.
301	.....	25	dix bateaux	21 bateaux.
301	.....	9	rivage	village.
303	.....	7	dans les trois	dans trois.
306	1	.....	district	détroit.
306	5	.....	300 x pieds	300 pieds.
306	13	.....	$1.80	$1.50
306	20	.....	Travaux	Résumé des travaux.
306	24	.....	$241,753.50	$241,753.80.
306	.....	6	consiste	consistent.
307	N° 30	.....	sud-est	sud-ouest.
307	" 31	.....	remplir la	remplir de sable l'embouchure de la
308	"	.....	goëlettes pontées formant un total de 240 tonneaux.	goëlettes pontées, de 240 tonneaux ou à peu près
308	N° 29	.....	tempêtes du sud-ouest	tempêtes du nord-est.
308	" 30	.....	id. id	Id. durant les tempêtes du sud-ouest.
309	2	.....	Longeur	Longueur
311	21	.....	Port-Williams	Port. Williams ou Port-Lorne.
311	21	.....	Meteggan	Meteghan, comté de Digby.
311	26 et 27	.....	l'anse	l'étang.
311	.....	22	côté sud du	côté sud vers le.
311	.....	19	des cription	description.
311	.....	14	12" x 12" 15	12" x 12" 25.
312	.....	17-18	Entre les lignes 17 et 18, insérez	Madrier d'épinette blanche de 3 pouces par M.P.M.P., $8.00.
312	.....	17	Madrier	Bois rond.
312	.....	10	publics	projetés.
312	.....	10	que j'ai employé l'année dernière dans les travaux	employé dans les constructions que j'ai examinées l'année dernière.
313	N° 17	.....	or	ou.
314	" 3	.....	l'hon. J. W. Anglin	L'hon T. W. Anglin.
314	" 16	.....	H. G. Piner	H. G. Pineo
314	" 19	.....	Pleine mer au jour des syzygies 9; élévation des grandes mers 4; élévation des petites mers 2	Pleine mer au jour des syzygies 10½; élévation des grandes mers 9; élévation des petites mers 5.
315	" 37	.....	Côté S	Côté E.
315	" 44	.....	Côté N	Côté O.
315	" 49	.....	Torbay	Tor-Bay.
317	" 47	.....	législature	législature provinciale.
317	" 50	.....	meilleurs	meilleures.
318	.....	8	demi-verge verge	demi-verge.
318	.....	6	prix	prix. livrés auprès de l'ouvrage.
320	12	.....	Saint-Luc	Sainte-Luce.
321	.....	6	du nord à l'est	du nord et de l'est.
322	.....	13	la surintendance	pour la surintendance.
323	20	.....	60 x 33	60 x 53.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
324	21		Carmel	Canuel.
324		14	id.	id.
331	14		13	15.
333		10	9,832.75	9,832.73.
336		20	et brisent	se brise.
336		19	grandeurs, s'amasse.	grandeurs et s'amasse.
337	15		glace varie	glace, en amont du "Sault," varie.
340	21		dûre	dure.
340		7	En somme, dans	Dans.
341	6		Chaud ère jusqu'à	Chaudière.
341	6		Québec, vers	Québec, en remontant, vers.
341	24		Saint-Laurent en aval	Saint-Laurent.
341		6	place vers	place, vers.
342		4	n'arrivent	n'arrive.
344	11		faites	faits.
344		2	SIR HECTOR LANGEVIN	SIR HECTOR L. LANGEVIN.
346	3		pur	par
346	11		"Piékonagami"	"Piékouagami."
347	15		nord-ouast	nord-ouest.
348	8		et une	et d'une.
348		25	trouvera	trouva.
348		14	8 février	9 février,
349	25		longueur	largeur.
349		8	Hector Langevin	Hector L. Langevin.
349		7	que la crue	que l'écoulement.
350	1		Hector Langevin	Hector L. Langevin.
352		13	sud du	sud-est du.
353		10	source jusqu'au	source au
355	19		Travaux publics	terres de la Couronne.
355	26		1872	1828.
355		18	Slewyn	Selwyn.
356	7		Chibogamou	Chibogomou.
360	6		38° 40'	48° 40'.
360		5	174	1744.
362	18		fît	fit.
362	19		a	à.
362		23	au delà	au-delà.
363		24	reteur	retour.
363		10	amount	amont.
364	26		que nous ayons	qu'ils ont.
365	20		10 milles	18 milles.
365		2	Ouiatchouanish sur	Ouiatchouanish, sur.
368	2		ED	DE.
368		14	Saint-Pierre	Saint-Prime.
368		11	approfondie	approfondi.
369		21	construite en	construite sur.
369		14	1860-71	1860-61.
369		9	Construits	Construites.
370		13	greiss	gneiss.
371		7	reste agité	reste gelé.
373	10		transféré	transférée.
373	23		4 h. 11 m	4h. 2 m.
373		15	de MM. Price	des MM. Price.
373		1	14 pieds	24 pieds.
374	25		sur le même	sur la même.
374		27	largeur du chenal	longneur du chenal.
375	13		303 pieds	303 verges.
375		2	2·19 à 2·61	2 19 à 1·61.
376	7		Longeur de la rivière	Largeur de la rivière.
376	18		en amont de Chicoutimi	en aval de Chicoutimi.
376	19		" " Tadoussac	en amont de Tadoussac.
376	20		Entrée de la baie de Tadoussac	Entrée de la baie en amont de Tadoussac.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
376	.....	28	vils-à-vis	vis-à-vis.
376	.....	16	de M. Price	des MM. Price.
377	2	.....	pieds et serait pour atteindre	pieds pour atteindre.
377	15	.....	ordinaires, environ	ordinaires montent environ.
378	13	.....	ou de gneiss	et de gneiss.
378	.....	11	un mille	un demi-mille.
379	2	.....	ilôt	ilot.
380	7	.....	16o	16.
382	28	.....	au-dessous de *Port de Tadoussac*, mettez	Tadoussac signifie dans la langue Montagnaise "mamelons."
382	.....	22	ou à une distance	et sa distance.
382	.....	17	30 pieds de plus	30 pieds et plus.
383	4	.....	de ll'Ilot	de l'Ilot.
384	14	.....	vingt pieds	vingt-cinq pieds.
384	19	.....	en 1861:	en 1861,
384	24	.....	la traité	la traite.
384	27	.....	Tadoussac à été	Tadoussac a été.
384	.....	11	30 pieds	35 pieds.
385	2	.....	à 22 et 24	à 22 et 34.
385	23	.....	Après *anse Saint-Jean*, ajoutez:	Hangar à construire.
386	23	.....	1872	1782.
386	28	.....	trouvait, l'érable	trouvait l'érable.
386	.....	20	1874	1847.
386	.....	15	l'icendie	l'incendie.
386	.....	2	voisinage en	voisinage et en.
387	8	.....	au delà	au-delà.
388	9	.....	D. 2.	D. 1.
388	13	.....	l'exploitation	l'exploration.
388	15	.....	sur la voyage	sur le voyage.
388	17	.....	baie d'Hdson	baie d'Hudson.
388	22	.....	leurs tributaires	ses tributaires.
388	27	.....	en 1863	jusqu'à 1863.
388	27	.....	du Saguenay	du lac Saint-Jean.
388	29	.....	Saint-Laurent depuis	Saint-Laurent, depuis.
388	.....	7	de lac Saint-Jean	de la profondeur du lac Saint-Jean.
390	4	.....	ouvrage récemment	ouvrage sur le Manitoba, récemment.
391	25	.....	Buffin	Baffin.
391	.....	26	groupe de loin	groupe de loin; les navires peuvent y trouver un mouillage.
391	.....	1	amphible	amphibie.
392	19-20	.....	d'anciennes construction	d'ancienne construction.
392	.....	14	Athabascaw	Athabasca.
393	3	.....	Quelques-uns	Quesques-unes.
393	14 et 15	.....	coté	côté.
393	16	.....	Jobin	Tobin.
393	.....	24	contribué tant	contribué, tant.
393	.....	18	la descent de	la desserte de.
394	18	.....	les remonter	la remonter.
394	.....	22	ampblement	amplement.
395	7	.....	quarante mille livres	quatre millions de livres.
395	.....	9	Il y eu	Il y a eu.
398	5	.....	1882	le 14 octobre 1882.
398	8	.....	scientique	scientifique.
398	17	.....	arctiquer	arctiques.
398	26-27	.....	gouvernemeni	gouvernement.
398	.....	12	Acadiens	Orcadiens.
399	.....	2	dégrés	degrès.
400	10-11	.....	apperçurent	aperçurent.
400	18	.....	était lorsque	était, lorsque.
400	22	.....	cote	côte.
400	.....	1	nois	Dan is.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez.
401	24	.....	déjeuner	dejeûner.
401	27	.....	entre eux	avec eux.
402	6	.....	portant	traînant.
402	18	.....	l'Athabascaw	l'Athabasca.
402	.....	22	niveau	sommet.
402	.....	21	partie	parte.
402	.....	10	fondit pas; c'était	fondit pas. C'était.
404	14	.....	Nord-Ouost	Nord-Ouest.
404	.....	5	attaché	attachée.
405	4	.....	glaces après	glaces, après.
405	8	.....	Je ne dit pas	je ne dis pas.
405	11	.....	question, le	question; le.
405	.....	26	sans vitre	sous vitre.
406	.....	25	exclavagiste	esclavagiste.
406	.....	22	dsssensions	dissensions.
407	8	.....	continua à être	continua d'être.
408	15	.....	Sept-Isles	Sept-Iles.
408	21	.....	directement ou	directement ni.
408	.....	12	Commis et	commis ou.
409	14	.....	sieur Aubert	sieur Louis Aubert.
409	17	.....	rivière Saguenay	rivière du Saguenay.
409	23	.....	établissements ou	établissements et.
409	24–25	.....	Saumon ensemble, les	Saumon, ensemble les.
409	.....	20	ordonnances et instructions	ordonnance et instruction.
409	.....	13	et du feu	et du feu sieur.
409	.....	8	son père	son dit père.
409	.....	2	édit	écrit.
410	6	.....	directement ou	directement ni.
410	8	.....	affluents	affluant.
410	8	.....	terrains	terrain.
410	9	.....	ès nom	ès dit nom.
410	11–12	.....	privilège	priviléges.
410	17	.....	M. Raudot	mon dit sieur Raudot.
410	26	.....	Tadousac	Tadoussac.
410	28	.....	côte nord	côte du nord.
410	.....	27	y adjacentes, du	y adjacentes; du.
410	.....	22	rivière Metabetchouanon	rivière de Métabetchouanon.
410	.....	21	Spamkoutin	Spamoskoutin.
410	.....	20	Sagaïgan et Kouakounabiskat	Sagaigan et Kaouakounabiskat.
410	.....	18	le lit du lac	le dit lac.
410	.....	14	lieux	lieues.
410	.....	12	planté	plaqué.
410	.....	11	rivière Nékoubau	rivière de Nékoubau.
410	.....	10	Noukoubeau	Nekoubeau.
410	.....	8	Rivière-du-Lièvre, les	Rivière-du-Lièvre; les.
410	.....	3	Chekoutimi	Chekoutimy.
411	2	.....	Kischestigaux.....Maskapis	Kichestigaux.....Naskapis.
411	12	.....	domaine de	domaine, de.
411	.....	22	deux milles livres	deux mille livres.
411	.....	6	avec des	avec les.
411	.....	4	préposés duement	préposés, duement.
411	.....	4	notre ordonnance	notre présente ordonnance.
411	.....	2	hôtel de Québec	hôtel, à Québec.
412	.....	6	page xxxvii	page lxxvii.
414	23	.....	révint	revint.
414	.....	15	il séjourna	il y séjourna.
414	.....	8	etrapides	et rapides.
415	.....	7	d'Edmond	d'Egmond.
417	22	.....	Saiut-Jean	Saiut-Jean.
419	.....	18	1875	1775.
419	.....	8	dans lequel	dans laquelle.
421	6	.....	arrivèrent à	arrivèrent le 23 septembre, à
421	17	.....	300 à 1,100 pieds	300 à 1,000 pieds.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
421	19	.....	Cap-à-l'Ours	Cap-à-l'Ouest.
421	.....	14	Chamouchouan	Chomouchouan.
421	.....	13	un mille	un demi-mille.
422	.....	4	*Reusselaérite*	*Rensselaérite.*
425	2	.....	extraits de	extraits du.
425	22–23	.....	capitaine maintenant	capitaine, maintenant.
425	.....	18	au delà	au-delà.
426	.....	7	un mille	un demi-mille.
427	.....	3, 4, 7, 11 et 12	Remarques—4e col	commencé et terminé doivent se lire *commencée* et *terminée.*
430	2e col.	.....	Distances interdiaires	Distances intermédiaires.
431	5	.....	chemins de la Baie	chemins jusqu'à la Baie.
431	17	4e col.	*Observations*—allant au S.-E	allant au Sud.
433	18	.....	Péribonka	Péribonca.
442	.....	16	pouvons nous en donner	pouvons vous en donner.
442	.....	5	je ne puis en	je ne puis, en.
446	2	.....	23 février 1882	23 février 1883.
446	4	.....	qui y charrient	qu'y charrient.
446	8	.....	ou suivant moi la	ou, suivant moi, la.
446	17	.....	*H. R. Husrt*	*H. R. Hurst.*
446	21	.....	(n° 32383.)	(n° 3248 ¼.)
446	.....	24	construites	construits.
446	.....	16	M. C. Vandal	M. C. Vandal.
448	3	.....	innondations	inondations.
448	.....	23	MM. J. Dickinon	MM. J. Dickinson.
449	19	.....	d'audelà	d'au-delà.
449	26	.....	six pieds	dix pieds.
449	28	.....	et le Cap-Rouge	et du Cap-Rouge.
449	.....	12	kouve	fleuve.
449	.....	8	nouueau	nouveau.
452	.....	24	386	986.
452	.....	15	précédé	suivi.
452	.....	14	largeur	longueur.
454	.....	7	emprunt pour	emprunt de $1,500,000.00 pour.
455	.....	24	Gravier et Sable 1.90	Gravier et sable 0.90.
458	19	.....	14 pieds, étant	14 pieds, la profondeur d'eau étant.
458	.....	22	1880	1860.
459	15	.....	construisant, les	construisant ; les.
459	.....	19	$46,949, ils	$46,949 ; ils.
464	.....	7	fournir un à	fournir à.
467	.....	18	sur cette page	sur la page suivante.
470	6	.....	Les quotités suivante montrent qu'il en faut de beaucoup que le	Les quotités suivantes montrent qu'il s'en faut de beaucoup que tout le
470	.....	4	chiffres accuse	chiffres accusent.
472	13	.....	sur la page suivante	sur cette page.
472	.....	6	(Arrivages, New-York) 124,879,001	124,870 001.
474	5	.....	Quels que soient	5. Quels que soient.
474	3e col.	20	Chicago à Buffalo	Buffalo à Chicago.
477	.....	5	aucun droit	aucun autre droit.
480	25	.....	ou posées	ou déposées.
481	.....	10	*transborment*	*transbordement.*
481	.....	5	coudre des	Couture des.
482	6	.....	Vapeur	Vapeurs.
482	16	.....	305	300.
482	19	.....	31	38.
483	.....	25	supplémentaires	supplémentaires.
483	.....	11	Le prix	Les prix.
485	.....	14	Sandy-Hood	Sandy-Hook.
485	.....	6	au taux	aux taux.
486	12	.....	117 milles	177 milles.
486	.....	13	17 pieds	18 pieds.
487	14	.....	de pilotes	des pilotes.
489	14	.....	$5,00 ;	$500.00 ;

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page	Au lieu de	Lisez
489	19	.....	un de 396 tonnes, $330	*Nil.*
490	.....	17	$2,040	$2,540.
493	3 jan.	3e, 5e et 6e col.	to	à.
493	9 mai.	2e col.	to	à.
493	9 mai.	3e col.	to	à 5.
495	.....	23	ces navires	ces prix.
495	.....	8	aux eaux	aux ports.
496	11	.....	contribuer	contribué.
496	17	.....	portes	ports.
496	23	.....	librement	lourdement.
498	1	.....	d'aboutir	d'être complétés.
501	1	.....	Rarsloff	Raasloff.
502	.....	6	$6,529	$6,520.
504	.....	12	l'île au Raisin	l'île-aux-Raisins.
505	8	.....	do	do
505	.....	16	Eaux calme	Eau calme.
506	.....	20	Communes	Commissaires.
506	.....	1	l'oues	l'ouest.
517	.....	13	hautes dit-il	hautes, dit-il.
519	11	.....	1,000 pieds	1,500 pieds.
519	.....	24	1.70 pieds	1,700 pieds.
519	.....	17	Ce procédé	Cette action des vagues.
520	.....	10	vagues soront	vagues seront.
521	8	.....	pour parcourir	peut parcourir.
521	12	.....	chaqué	Chaque.
521	20–21	.....	remporter nonobstant	remporter, nonobstant.
521	30	.....	diminuent-t-elle	diminuent-elles.
521	.....	24	Daus	Dans.
522	.....	6	au delà	au-delà.
524	6	.....	l'oust	l'ouest.
524	25	.....	l'hôtel de Privat	l'hôtel Privat.
524	.....	21	démontre	démontrent.
524	.....	17	converti	convertie.
525	14	.....	prinpale	principale.
525	15	.....	ou peut	on peut.
525	23	.....	au delà	au-delà.
528	11	.....	4 mars	14 mars.
529	.....	24	convenable	praticable.
530	25	.....	améliorer	augmenter.
532	4	.....	Toronto qui	Toronto, qui.
532	18	.....	avaient atteint	avait atteint.
533	29	.....	la jauge	l'échelle d eau.
533	.....	20	publiés à	que renferme.
534	7	.....	ce port, s'il	ce port ; s'il.
537	.....	10	Fairfond	Fairford.
538	22	.....	l'on y voit	l'on n'y voit.
538	27	.....	ce jettent	se jettent.
538	28	.....	Le bit	Le débit.
540	.....	17	Boue Blanche	Boue-Blanche.
541	10	.....	do do	do do
541	12	.....	que 40 pieds	que de [illegible] pieds.
541	13	.....	son débit	sa décharge.
541	.....	16	le débit 13,930 par	le débit de 13,930 pieds cubes par.
542	23	.....	ferblanc	fer-blanc.
542	.....	8	sera	sera de
543	.....	12	Boue Blanche	Boue-Blanche.
549	9	.....	l'extrémité droite, de	l'extrémité droite ; de.
549	13	.....	exactement	exactement 1080—48 x.
549	.....	8	$Q = Q^2 + 522$	$Q = Q^1 + 552$.
550	14	.....	$1902 \overline{5280}|^2 + 6$	$1902 \times \overline{5280}|^2 \times 6$.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
550	17	.....	$\frac{2 + 1902 \quad \overline{5280}\rceil^2 \times 6}{5 \quad 365}$	$\frac{z + 1902 \times \overline{5280}\rceil^2 \times 6}{5 \times 365}$
550	19	.....	$\frac{+ 1902 \times \overline{5280}\rceil^2 \times 6}{5 \times 365} + (z + 1902$ $\overline{5280}\rceil^2) \cdot 005416 = 5963 \times 86400$—le nombre.....	$\frac{z + 1902 \times \overline{5280}\rceil^2 \times 6}{5 \times 365} + (z + 1902$ $\times \overline{5280}\rceil^2).005416 = 5963 \times 86400$ — le nombre.
550	.....	5	Soit z^1.....	Soit Z^1.
550	.....	2	$\frac{z^1 + 316 \times \overline{5280}\rceil^2 \times 6}{5 \times 365} + (z^1 +$.....	$\frac{Z^1 + 316 \times \overline{5280}\rceil^2 \times 6}{5 \times 365} + (Z^1 +$.
550	.....	1	donne : $z^1 = 765$.....	donne : $Z^1 = 765$.
551	19	.....	h et h^1, peuvent.....	h et h^1 peuvent.
551	20	.....	m n, il.....	m n, il s'en.
552	1—2	.....	fer blanc.....	fer-blanc.
556	.....	3	*diririgeant*.....	*dirigeant.*
557	.....	1	Truch.....	Trutch.
562	.....	8	suppose.....	propose.
568	13	.....	je disais.....	je le disais.
568	17	.....	Lr.....	Le.
569	17	.....	s'ensuit par.....	s'ensuit, par.
569	.....	11	disposition.....	disparition.
570	8	.....	0 73 milles.....	0·73 de mille.
571	4	.....	et qui est.....	et est.
571	7	.....	contenanne.....	contenance.
571	15	.....	courbe qui.....	courbe que.
572	.....	14	l'estimation suivant.....	l'estimation suivante.
574	.....	17–16	roc, cela donnerait.....	roc. Cela donnerait.
574	.....	16	et 9.....	et de 9.
574	.....	12	ce obstacles.....	ces obstacles.
577	4	.....	minés.....	minées.
577	14	.....	sespension.....	suspension.
577	20	.....	mains elle.....	mais elle.
577	.....	11	au parois.....	aux parois.
578	5	.....	le rocher " G,"	au rocher " G."
578	22–23	.....	constructions.....	obstructions.
578	.....	8	indique les roches.....	indiquent les roches.
579	22	.....	forment aussi des remous.....	forment des remous.
579	.....	20–19	rocher, il mesurait originairement 208 verges cubes. Quarante.	rocher, qui mesurait originairement 208 verges cubes, quarante.
584	.....	11–10	prédent.....	président.
585	22	.....	nuisible à.....	nuisibles à.
586	.....	23	situés à.....	situées à.
586	.....	20	fort courants.....	forts courants.
586	.....	4	que nous causent.....	que causent.
587	.....	21	placé pour.....	placée pour.
587	.....	1	des rivières.....	des rivières Batiscan.
588	6	.....	embouceure.....	embouchure.
588	22	.....	d'Ottawa, Montréal.....	d'Ottawa, de Montréal.
589	17	.....	il pourrait.....	le dit ministre pourrait.
589	.....	19–20	tous les ans par la crue des eaux au printemps ;	tous les printemps par la crue des eaux.
590	6	.....	trouble.....	peine.
590	.....	1	rivière Ottawa.....	rivière des Outaouais.
591	22	.....	Ottawa.....	Outaouais.
591	.....	21	préparées.....	dressées.
594	8	.....	proportion.....	proposition.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numèro depuis La tête de la page.	Ligne ou numèro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez.
594	17	.....	de endroit	de l'endroit.
594	.....	26	dans notre	pendant notre.
594	.....	8	*conrte*	*contre.*
594	.....	2	rendimes à	remontâmes l'Outaouais.
594	.....	1	dans le vapeur	sur le vapeur.
595	14	.....	au delà	au-delà.
595	30	.....	baie de Mackay	baie Mackay.
595	.....	22	dans la rivière	dans la rivière ;
597	22	.....	5 pieds 6 pouces	5 pieds, 6 pieds.
597	23	.....	5 pieds 6 pouces	5 pieds, 6 pieds 6 pouces.
598	.....	22	la force de la scie qui met la roue hydraulique en rapport avec la monture.	le conduit qui met la roue hydraulique en rapport avec la vanne.
598	.....	12	scies à la vapeur	scieries à vapeur.
598	.....	6	met en force	met en vigueur.
598	.....	4	leur moulins	leurs moulins.
599	1	.....	d'une loi	d'une loi à cet égard.
599	2	.....	pourcentage	percentage.
599	7	.....	ce moulin	ces moulins
599	30–31	.....	coupale	coupole.
600	15	.....	oposées	opposées.
600	23	.....	et les résultats	or les résultats.
600	.....	20	profondeur maximum	profondeur maxima.
602	.....	10	du goëlette	de goëlette.
602	.....	4	100 *yards*	100 verges.
603	.....	19	toutes les améliorations	tous les perfectionnements.
603	.....	11	résident	habitant.
603	.....	7	le pont	le point.
604	5	.....	a batture	la batture.
604	6	.....	circullaires	circulaires.
604	8	.....	le noms	le nom.
604	9	.....	Bobcaygeon	Bobcaygean.
604	.....	12	rochers de pierre calcaire	rochers calcaires.
605	1	.....	fait, au	fait ; au.
605	22	.....	plançons	pièces de bois.
605	.....	11	à scies tous	à scies, tous
606	.....	29	quai se trouvait	quai qui se trouvait.
606	.....	15	vapeur de	vapeur est de.
606	.....	14	d'équipages	d'équipage.
607	.....	15	clauses	articles.
607	.....	12	clauses	prescriptions.
610	6	.....	piers	piles.
610	17	.....	è éments	elêments.
610	.....	8	d'Aubusson	d'Aubuisson.
611	7	.....	0·4233	0·6233.
611	25	.....	0·65	0·68.
611	.....	24	transportes	transportées.
612	20	.....	qu'existaient	qui existaient.
612	28	.....	ma ières	matières.
612	1re col.	10	1·05	1·08.
613	13	.....	2·00	1.00.
613	32	.....	M.B	M.H.
613	3e col.	22	11·7	14·7.
613	.....	1	Eau B x	Eau B.
614	25	.....	M. de P	M. de planche
614	30	.....	observations minutieuses sur tous ces points	*Nil.*
615	20	.....	saturée dans l'eau	saturée d'eau,
617	18	.....	double que	double de.
619	.....	5	l'Ottawa	l'Outaouais.
620	8	.....	que ces données	que les données.
620	.....	22–21	maximun	maxima.
621	11	.....	audelà	au-delà.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
626	13	.....	F. McManus	T. McManus.
626	.....	20	de petits ruisseaux	de ruisseaux.
630	25	.....	en autant que	en tant que.
632	.....	19	obstables	obstacles.
632	.....	17	e sable	le sable.
633	5	.....	Danniel Sullivan	Daniel Sullivan.
635	18	.....	possède de	possède des.
635	11	.....	Col. X. A. Morgan	Col. A. W. Morgan.
636	8	.....	déposant n'y jamais	déposant n'a jamais.
636	.....	10	vingt années années	vingt années.
639	.....	17	Sanctionné 23 mai 1873	Sanctionné 23 mai 1873, 36 Vict., chap. 65.
642	17	.....	fut confié	fut confiée.
643	13	.....	48.65	48.85.
644	7	.....	en 1868	en 1867.
644	16	.....	en 1862	en 1869.
644	.....	7	s'élevèrent	s'élevèrent à.
645	26	.....	$34,048.43	34,041.43.
645	33	.....	devait être	devrait être.
646	18	.....	61¼	64¼.
647	.....	20	travaux était	travaux étaient.
648	10	.....	aurait travaillé	auraient travaillé.
648	15	.....	débarcatère	débarcadère.
648	.....	12	953¼	953¾.
650	.....	13	chemin de fer de	chemin de.
652	.....	19	20 centins	30 centins.
653	18	.....	fut complètement	fut presque complètement.
653	29	.....	endroits qu'il	endroits qu'ils.
654	10	.....	Joachins	Joachims.
656	9	.....	à 9 milles	à plus de 6 milles.
660	22	.....	Gran'Mère	Grand'-Mère.
660	.....	23	quelques fois et	quelques fois en.
661	.....	1	G. F. Brophy	G. P. Brophy.
662	.....	24	port	pont
662	.....	22	estacade à	estacade fixe à.
663	18	.....	àl a	à la.
663	.....	15	Barrage	3 barrages.
663	.....	4	28	23.
664	6	.....	et établit	et, en 1829, établit.
664	15	.....	pour les diriger	qui se trouve.
664	.....	23	57	58.
664	.....	3	700	400.
665	3	.....	En 1858	En 1857.
665	25	.....	1750	1700.
666	1	.....	somme de	somme d'à peu près.
666	19	.....	gouvernement, mais	gouvernement, vers 1845, mais.
667	.....	4	257	157.
668	.....	4	chemin de fer	chemin de fer, etc.
669	.....	30	important de l'Outaouais	important du côté sud de l'Outaouais.
670	.....	16	Estacade, en	Estacade de sûreté, en.
671	3	.....	*Lake* Colabogie	*Lac* Colabogie.
671	21	.....	côté nord, à la	côté nord à la tête de la.
671	22	.....	auprès	au pied.
671	26	.....	Barrages au	Barrage incliné au.
671	26	.....	70 pieds	100 pieds.
671	.....	10	Esplanade	Estacade.
672	.....	21	sur les cours	sur ce cours.
672	.....	13	sur 26	sur 18.
672	.....	12	4 pieds	5 pieds.
672	.....	11	Estacades à	Estacade à
672	.....	6	ville d'Ottawa ; territoire	Ville d'Ottawa. Longueur, 138 milles ; territoire.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
672	.....	5	depuis la sorce	depuis sa source.
673	.....	16	Barrage du côté nord de la glissoire, 10.	Barrage du côté sud de la glissoire, 10.
674	.....	9	160	200.
676	8	.....	8 pieds de haut sur 86	barrage 8 pieds de haut sur 86.
676	15	.....	14½ milles..... barrage 8.	14½ milles..... barrage 8.
676	18	.....	glissoire 5	glissoire à pièces isolées, 5.
676	.....	5	*bras de*	*bras sud de.*
676	.....	3	*au-dessous*	*au-dessus.*
676	.....	1	*sur la viv*	*sur la rivière.*
678	.....	4	de 6 pouces	de 4 pieds 6 pouces.
679	5	.....	propriétaire ait	propriétaire, M. Morgan, ait.
679	12 et 15	.....	M. Cumming	M. Cummings.
680	7	.....	les estacades	l'estacade.
680	12	.....	glissaire	glissoire.
680	16	.....	glissoire de	glissoire inférieure de.
680	19	.....	Après *refaites*, ajoutez :	La glissoire supérieure seule sert pour le passage du bois.
680	.....	11	124	127.
681	7	.....	lrgee	large.
681	10–11	.....	Entre les lignes 10 et 11 mettez :	Une estacade à pièces isolées, 660' 0" x 1' 2".
681	22	.....	726 de	726 pieds de.
682	.....	19	32 pieds de largeur	32 pieds 6 pouces de largeur.
682	.....	13	elle a 280	il a 280.
684	.....	1re col.	Barrage incliné	Barrages inclinés s'étendent 6 milles du.
684	.....	1re col.	ces const. s'étendent du	ces constructions.
684	1re col.	2	Pile d'ancrage	Piles d'ancrage.
685	1re col.	.....	Commencés	Commencées.
685	6e col.	.....	Administrations	Administration.
685	7e col.	17	*Estacade*	*Estacades.*
685	7e col.	9	en laise	en laisse.
686	15	1re col.	Glissoires à pièces isolées	G ssoire à pièces isolées.
690	20	1re col.	Après "l'Ile de la Chaudière," ajoutez	à l'Ile Russell.
690	22	.....	Russell et l'Ile Mary	Russell à l'Ile Mary.
690	1re col.	19	aboutissant à	de l'Ile Coffin à.
693	4e col.	.....	jusqu'au 30, 1882	jusqu'au 30 juin 1882.
694	8	1re col.	tête des glissoires	tête de la glissoire.
694	1re col.	9	Pil de garde	Pile de garde.
696	4	1re col.	Construction	Constructions.
696	19	1re col.	glissoire nord	glissoire d'aval du nord.
696	2e col.	1	riv. de la Nation	rivière de la Nation du Sud.
697	3	7e col.	*Glissoire*	*Glissoires.*
697	6	7e col.	elles furent reconstruites	ils furent reconstruits.
697	11	7e col.	refaites. De	refaites ; elles furent complétées au printemps de 1847. De.
697	7e col.	13	il fit reconstruire	il fit construire.
697	7e col.	12	les estacades	l'estacade.
697	7e col.	9	68 milles	62 milles.
699	11	7e col.	9,000 carrés	9,000 milles carrés.
700	5	2e col.	Madawaska, rivière	Madawaska, rive sud.
700	20	1re col.	Piles de soutènement	Pile de soutènement.
700	4e col.	.....	embouchure de l'Ottawa, Ste-Anne	embouchure de l'Outaouais à Ste-Anne
701	3	7e col.	*Construction*	*Constructions.*
701	10	.....	se trouve à 22 milles en amont	se trouve à environ 22 milles en amont.
701	7e col.	7	qu'ils aient fourni	qu'elle ait fourni.
701	7e col.	6	de bois au marché	de bois de qualité supérieure au marché.
702	4	1re col.	Construction	Constructions.
702	14	do	Estacade principale	Estacade conductrice principale.
702	20	do	Piles soutenant	Pile soutenant.
702	1re col.	18	Barrage, coté sud	Barrages, côté sud.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
702	do	17	à la chute	à la tête de la chute.
702	9e col.	.....	18 à 40 pouces	18 à 26 pouces.
703	7e col.	25	les glissoires	la glissoire.
704	4e col.	1	l'embouchure de la Coulonge	l'embouchure de la Coulonge 5.
705	7e col.	17	ils font aujourd'hui	il se fait aujourd'hui.
707	7e col.	14	région de 2,200 milles	région d'environ 2,200 milles
707	do	7	temporaires	temporaires et autres travaux.
710	1re col.	n° 15.	angulaire nord	nord.
710	do	do	do sud	sud.
710	do	19	Piles d'empellement	Pile d'empellement.
711	17	7e col.	du bois de cette qualité	du bois de cette qualité en quantité considérable.
712	12	1re col.	traversant la	traversant une partie de la.
712	19	do	Estacades	Estacade.
7 3	7e col.	12	construit par	Construite par.
713	do	5	importées en 1870	emportées en 1870.
714	2e col.	26	au pd. de la b. du Corb, et à la tête de c. du Mil.	Au pied de la baie du Corbeau, et à la tête des chutes du Milieu.
714	do	21	ch. de Heely, en am. du confl. av. la b. du Corb.	Chutes de Heely, en amont du confluent avec la baie du Corbeau.
714	1re col.	19	Estacades	Estacade conductrice.
7 5	A la tête.	4e col.	jusqu'au 30	jusqu'au 30 juin.
715	5	7e col.	en 1870, et	en 1870 par les grandes eaux
715	7e col.	10	glissoire a été	glissoire inférieure a été.
716	5	1re col.	Rivière Trent	Rivière Trent—*Suite.*
716	4	2e col.	Au rapides de Whitlaw	Au rapide de Whitlaw.
720	7	4e col.	47,292.29	47,291.29.
720	4e col.	12	*d* 317,769 30	*d* 319,769.30.
720	8	7e col.	12,080.87	12,080.64.
726	.....	1	en franchiche	en franchise.
728	.....	3	Brantford et chemin de London	Brantford et London.
730	(Ponts)	32	Péages—Peat (tourbe)	(Transportez à "Canaux et rivières," page 722.)
732	.....	1	30 juillet 1867	30 juillet 1882.
738	1	.....	billots	billes.
739	.....	1	Composé	Compilé.
742	6	.....	Sycamore	Sycomore.
742	18	.....	Arbre à cotton	Arbre à coton.
742	.....	12	Buis de flèche batard	Buis de flèche bâtard.
743	7	.....	Pommettier	Pommetier.
744	3e col.	5	Epinette noir	Epinette noire.
751	7e col.	9-16	ouvrage à la mosaique	ouvrage à la mosaïque.
753	4 et 5	3e col.	Noisettier	Noisetier.
756	22	.....	Wesminster	Westminster.
760	12	.....	D'Esport	D Eastport.
760	.....	17	soit pas	sont pas.
760	.....	4	Rivière-Martin	Rivière-à-la-Martre.
761	3	.....	publié gratis des publications quotidiennes des pêcheries.	publie gratis des bulletins quotidiens des pêcheries.
761	5	.....	bulletins météorologiques	avis météorologiques.
761	.....	9	mappemonde	mappe-monde.
764	9	.....	audelà	au-delà.
765	16	.....	$54\frac{90}{100}$ milles	$54\frac{19}{100}$ milles.
765	.....	9	85 milles	86 milles.
766	4	.....	$9\frac{1}{100}$	$9\frac{18}{100}$
767	13	.....	côtrs	côtiers.
768	.....	17	tours les jours	tous les jours.
768	.....	15	la bouette	la boitte.
769	14	.....	renseignents	renseignements.
769	.....	19	goëletes	goëlettes.
770	14	.....	La bouette	La boitte.
771	4	.....	d'un de plus	d'un des plus.
771	.....	26	de télégraphes	de télégraphe.

10 *a*—90

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
772	.....	3	charge	frais.
775	7	.....	construites, il	construites ; il.
775	.....	2	Stravenger	Stavanger.
776	10	.....	Christiansand	Christiansund.
792	7	.....	connexions	correspondances.
792	.....	8 et 7	communiactions	communications.
793	.....	3	connexions	correspondances.
799	15	.....	M. G. F. Baillarigé	M. G. F. Baillairgé.
799	.....	10	Au delà	Au-delà.
801	4 et 5	9e col.	la marée, basse à Montréal est de	l'eau basse, à Montréal est de.
801	9e col.	16	écluses agrandies	écluses.
806	do	3	580.75	576·75.
806	do	2	580.75	578 75.
806	2e col.	2	Hauteur moyenne 601.78	Hauteur moyenne, au-dessus du niveau de la marée à New-York, 601.78.
806	.....	9	répère	repère.
807	1re col.	5	Sommet du cour	Sommet du couronnement de la.
807	3e col.	.....	Entre "15.91 et 15.42" mettez	Profondeur d'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 1.
807	do	.....	Entre "15.42 et 31 33," mettez	Elévation au-dessus du busc inférieur de l'écluse n° 1.
808	.....	15	la premier	le premier.
810	.....	1	de déclivité	de la declévité.
811	10	.....	$921, 101.00	$921,011.00.
812	8e col.	10	.....	(Transportez 2 *pas ajoutées* vis-à-vis de "24·25.")
815	.....	14	devenu	devenue.
815	9e col.	2	au plus fond du	au plafond du.
818	5e col.	.....	Total à part. de la B. Quinté	Totale à partir de la Baie de Quinté.
819	6e col.	.....	Superieure	Superieur.
819	7e col.	.....	Inferieure	Inférieur.
819	23	9e col.	638 x 5 8 x pieds	638' x 8' x 5,' pieds de haut.
820	.....	5e col.	Total à part. de la b. de Quinté	Totale à partir de la Baie de Quinté.
821	.....	6e et 7e c	Profondeur d'eau sur les bases des écluses	Profondeur d'eau sur les buscs des écluses.
821	9	9e col.	glissoires	glissoire.
822	5e col.	.....	Total à port de la B. de Quinté	Totale à partir de la Baie de Quinté.
825	5	2e col.	Pied du Sault Ste-Marie	Québec.
825	6	do	Québec	Pied du Sault Ste-Marie.
826	7	.....	Baie du Tonnerre,	Baie du Tonnerre, lac Supérieur.
826	11	.....	Largeur	Longueur.
826	.....	17	niveau la mer	niveau de la mer.
827	1	.....	navigation	construction.
827	2	.....	4½ d'eau	4½ pieds d'eau.
827	14	.....	*Y compris*	*Comprises dans.*
827	.....	15	auxquelles	où.
828	.....	25	la ligne du	la ligne projetée du.
828	.....	20	l'intersection du	l'intersection de la ligne projetée du.
829	.....	10	la ferme du Grand	la grande ferme du.
829	.....	2	Saskachewan	Saskatchewan.
830	.....	15	que ces écluses	que les écluses.
831	1	.....	Rapports	Rapport.
831	2	.....	(dates	(daté.
831	22	.....	Pointe-du-Lac	Pointe-au-Lac.
832	.....	11	long et 150	long et de 150.
833	17	.....	Missiquash	Missiguash.
835	.....	24	Maillefort	Maillefert.
837	3	.....	qui prend sa source à Perth	qui passe devant la ville de Perth.
837	.....	1	71.....484 et 569	63..... 490 et 575.
838	1	.....	T. G. Clarke	T. C. Clarke.
839	3	8e col.	785	7.85.
840	4	1re col.	Amazon	Amazone.
840	12	7e col.	D. Aubuisson	D'Aubuisson.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
840	14	7e col.	Exploration d'Ottawa	Exploration de l'Outaouais.
840	.....	33	Par Ottawa	par l'Outaouais.
840	.....	22	opérait	opérerait.
841	9	.....	283 milles	2.83 milles.
841	22	.....	70-82 (texte anglais)	83-85 (texte français).
841	23	.....	485-569 (texte anglais)	491-575 (texte français).
842	7	.....	Amont du village du Rapide Plat	Amont du Rapide Plat.
843	3	.....	nous baser	nous pouvons nous baser.
844	4	.....	l'importance qu'il a	l'importance qu'il y a.
847	6	.....	et jusqu'à l'embouchure	et, sur chacun des lacs, jusqu'à l'embouchure.
850	15	.....	à Liverpool	à Galway, à Liverpool.
854	20	.....	à Louisburg	à Louisbourg.
854	.....	1	436 (texte anglais)	442 (texte français).
855	.....	11	Calao	Callao.
856	16	2e col.	Singapore	Sincapour.
856	18	do	Shangha	Shanghae.
857	24	.....	J. E	J. E. B.
858	8	.....	69,160	69.160.
858	12	.....	6,117	6,017.
858	.....	2	intermédaires	intermédiaires.
863	37	2e col.	Ilet-Caribou	Ilets-à-Caribou.
863	2e col.	13	Shaldrac	Sheldrake.
864	10	1re col.	Betsiamits or	Betsiamits ou.
865	.....	5	Ces états	Les états.
866	4	2e col	Summeride	Summerside.
867	1re col.	5	Crois. de route, 1½ m'le au-d. de Percé	Croisement de route 1½ mille au-dessus de Percé.
867	2e col.	6	do do ...	do do
867	7	5e col.	Section du chemin	Station du chemin.
873	.....	2	par diligence ;	par diligence, et en 4½ heures par chemin de fer ;
874	.....	14-13	18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24	7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13.
878	8	1re col.	Londer	Kaministiquia.
878	11	.....	Norland	Nordland.
878	13	.....	Upsola	Upsala.
878	24	.....	Burle	Brulé.
878	29	.....	Vermilion	Vermillon.
879	9	2e col.	(mais ½ chemin)	(maison à ½ chemin).
879	11	do	Havre d'Ingonish	Havre d'Iganiche.
879	1re col.	10	H. au N., *viâ* An. aux Moules	Havre-aux-Navires, *viâ* Anse-aux-Moules (Clam Cove).
880	9	4e col.	(Welchpool)	(Welchpool) 9⅞.
882	2e col.	6	S'entier	Sentier.
883	.....	12	additionnel entre	additionnel de 44 milles entre.
885	10	1re col.	(y compris les Etats indépendants)	(y compris les Etats dépendants).
885	12	"	Singapore	Sincapour.
886	10	"	République allemand	Empire allemand.
887	3	.....	Servcie	Service.
888	N° 3	.....	Tonnerre	Tonnerre, sur.
888	14	N° 4	bureaux américains	Bureaux des Etats-Unis.
888	16-17	" 5	Ruisseau-de-Erables	Ruisseau-des-Érables.
888	N° 18	6	ports américains et	ports des Etats-Unis et
889	4 et 5	2e col.	Points extrêmes des étendues de voies mises en services	Endroits reliés par chemins de fer.
891	.....	12	bureaux américains	bureaux des Etats-Unis.
893	6	.....	200 milles	220 milles.
893	13	.....	plus loin, se trouve	plus loin et à 42 milles à l'ouest de Calgary, se trouve.
893	19	.....	nord de Calgary	sud de Calgary.
893	23-24	.....	rivières du Ventre et du Vieux	rivières Belly et Old Man.
894	4	.....	chemins de fer américains	chemins de fer des Etats-Unis.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
894	13-14	.....	il y a 16 voies de garage	il y a 16 milles de contre-voie.
895	6	.....	35 milles	345 milles.
895	.....	12	31 décembre	31 décembre, 1882.
896	14	.....	108 milles	100 milles
896	15	.....	58 heures	28 heures
896	19	.....	entre Winnipeg et Fort-Pelly	entre Winnipeg et Fort-Ellice pouvant se faire entre 10 à 15 jours, et entre Winnipeg et Fort Pelly,
896	.....	19-18	suffiront à un service d'un voyage par semaine.	doivent faire un voyage par semaine dans chaque direction.
897	14	.....	Colombie-Britannique	Colombie-Britannique, par terre. Juin 1882.
902	6	.....	sont expliquées	sont expliqués
902	.....	14	Saint-Jean, N.-E.	Saint-Jean, N.-B.
902	.....	9	prorogé	modifié.
911	4e col.	.....	La marée monte et descend de 18 à 24 pouces	L'eau monte et baisse de 18 à 24 pouces.
911	"	.....	afin de pouvoir établir	afin de pouvoir construire.
923	2	2e col.	La rivière Saint-Charles a débâclé	Débâcle de la rivière Saint-Charles.
923	3	"	La rivière Saint-Charles a prise le	Congélation de la rivière Saint-Charles.
925	6	.....	13 décembre	10 décembre.
926	20	.....	1889	1879.
926	22	.....	le 26, des équipages	le 26 des attelages.
930	.....	1	la pl. basse ord d. gr. mers	la plus basse eau des grandes mers.
932	6e col	13-12	mais ils sont beauc. influencés	mais il est beaucoup influencé.
934	6e.col.	7	courant	fleuve.
949	1	Titre.	GUANT SUR	SUR.
952	.....	19	rivière Ottawa	rivière des Outaouais
953	2e col.	3	"	" "
953	7e col.	3 et 2	3 des arbitres ont renvoyées trois de ces réclamations pour être ré-examinées.	Ces trois réclamations ont été renvoyées à trois des arbitres pour être ré-examinées.
969	10	.....	Happell	Heppel.
977	1	3e col.	non fiaé	non fixé.
977	2e col.	3	à la digue de Carillon	au canal.
978	5e col	18	1er janvier 1882	1er juin 1882.
982	7e col.	7	in all 337 91	en tout 337.91.
982	4e col.	1	terrain à lui pris	terrain à elle pris.
983	"	9	block A	bloc A.
983	"	4	chanlands	chalands.
985	"	22	droits en face	droits riverains en face.
986	"	3	Part du lot	partie d'un lot.
987	1re col.	12	23 mai 1877	23 juillet 1877.
999	1	.....	département de la milice	département de la guerre.
999	2e col.	16	le 9 juin 1879	le 9 juin 1789.
1000	1	.....	département de la milice	département de la guerre.
1001	2e col.	9	pour les fins de la milice	pour les fins militaires.
1001	"	8	" "	" "
1001	"	6	" "	" "
1001	"	4	" "	" "
1002	1	.....	département de la milice	département de la guerre
1002	5	2e col.	pour les fins de la milice	pour les fins militaires
1002	2e col.	7	" "	" "
1002	2e col.	5	en 1755	en juin 1755.
1002	8	4e col.	or	ou
1002	13	.....	(suivant titre.)	(suivant relevé.)
1004	1	.....	département de la milice	département de la guerre.
1004	6e col.	19	Pour la protéger la	Pour protéger la.
1005	4-5	6e col.	y comp. 40 ac loués	y compris 40 acres loués
1005	9	1re col.	occid de Pittsburgh	occidental de Pittsburgh.
1005	12	2e col.	O'Connor par	O'Connor, M. R., par.
1005	2e col.	23	30 décembre 1874	3 décembre 1814.

ERRATA—*Suite.*

Page	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
1005	6e col.	8	Une partie de la grève, vendue	Une partie du terrain vendu.
1006	1	.....	département de la milice	département de la guerre.
1006	18	2e col.	George Pownal	George Pownall.
1006	2e col.	8	1826–29	1827–29
1006	1re col.	5	Magasin F	Poudrière F.
1006	"	3	" E	" E.
1006	"	2	Magasin de	poudrière de.
1007	19	1re col.	vingt milles en aval	trente milles en amont.
1007	.....	5	ces terrains restent dans la classe N° 1 et soient gardés pour des fins de la milice	ces terrains doivent rester dans la classe N° 1, et être gardés pour des fins militaires.
1007	.....	2	Chas. Walkem, S. et D	Chas. Walkem, arpenteur et dessinateur.
1008	1	.....	département de la milice	département de la guerre.
1009	6e col.	10	arrêté du conseil, 1875	arrêté du conseil, 25 mars, 1875.
1010	1re col.	7	Saint-Louis	Saint-Jean
1011	.....	2	18-3-78	18 mars, 1878.
1011	.....	1	Charles Walkem, S. et D	Charles Walkem, A. et D.
1012	5	.....	la section 3	l'article 3.
1012	7 8	.....	des terres ou portions des terres ou propriétés	des terres ou propriétés.
1012	12	.....	la section 4	l'article 4.
1012	17	.....	la section 108	l'article 108.
1012	.....	21	le lac Fort Ingall	le lac ; —Fort Ingall.
1013	1	.....	Penetanguishine	Pénétancouchine.
1014	2e col.	14	Cataraquoi	Cataracoui.
1015	8	2e col.	Tête-du-Pont	Tête-de-Pont.
1016	11	1re col.	25 novembre	22 novembre.
1017	8	2e col.	Barriefield, et le nord	Barriefield, et au nord.
1017	2e col.	29	Chef-ouvrier	Contre-maître.
1017	"	5	rez-de-chaussée de did.	sous-sol de id.
1018	22	2e col.	bourreliers	maréchaux-ferrant.
1018	.....	5–4	Echange avec la corporation	Echange avec la municipalité.
1019	6	6e col.	la corporat	la municipalité.
1019	9	"	W. O. 8 septembre	Bureau de la guerre, 8 septembre.
1019	2e col.	3	Magasin de batterie, etc	Poudrière de distribution.
1021	4	6e col.	au gouvernement	au gouvernement fédéral.
1021	6e col.	11	gouvernement impérial	gouvernement fédéral.
1022	11	6e col.	payables aux Sœurs	payables aux Sœurs par le bureau de la guerre.
1022	2e col.	11	"Ball Court"	Jeu de balle.
1023	"	31	Grand magasin	Grande poudrière.
1024	18	2e col.	Hangar	Hangar pour réparation des canons.
1024	2e col.	29	Salle de bal	Jeu de balle.
1024	do	27	Intendance, boulangerie, etc	Boulangerie de l'intendance, etc.
1025	do	25	Penetanguishene	Pénétancouchine.
1025	.....	7–6	gouvernement a	gouvernement impérial a.
1025	.....	5	des commissaires	du commissaire.
1025	2e col.	17	Simco	Simcoe.
1028	3e col.	4	Pictou, N.-E.....1872, 36 Vic., ch. 63.	Pictou, N.-E.....1873, 36 Vic., ch. 63.
1029	20	.....	Trois Rivières.....1882, 45 Vic., ch. 42, p. 232	Trois-Rivières, ...1882, 45 Vic., ch. 52, page 234.
1029	26–27	1re col.	Travaux faits en vertu d'actes fédéraux	Travaux sous le contrôle du pouvoir fédéral.
1029	.....	4–3	après les mots, "flottage des bois sur les rivières et cours d'eau" ajoutez.	Acte à l'effet de mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables, 1873, 36 Vict., chap. 65, page 308.
1031	1–2	.....	ordres en conseil impériaux	arrêtés du conseil impérial.
1031	12–13	.....	departelment	département.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
1034	13	.....	roya	royal.
1034	16	.....	ils serviront à faire comprendre	ils seront utiles lorsque l'on voudra dresser.
1035	8	.....	M. Laverdure	M. Laverdière.
1036	.....	21	avec fiches	avec plaques d'ajustement.
1036	.....	10	Joseph Bouchette, A.G	Joseph Bouchette, A.G.A.
1036	.....	8	4 mai 1882	4 mai 1822.
1036	.....	6-7	Ordre au colonel By d'ôter 100 pieds de chaque côté du canal où	Ordre au colonel By de prendre le terrain pour une largeur de 100 pieds, chaque côté du canal sur toute sa longueur, excepté sur le côté nord.
1037	18	.....	la Reine au quai	la Reine ou quai.
1037	.....	8	en apparence	probablement.
1037	.....	3	corporation	municipalité.
1038	.....	26	Nos 34 à 61	Nos 43 à 61.
1038	.....	18	1874,	1847.
1039	.....	19	le 8 mai 1866	le 8 mai 1666.
1040	4, 35, 38 et 40	.....	Anthony Swallwell	Anthony Swalwell.
1040	.....	13	Lachine projeté	Lachine et canal projeté.
1041	12	.....	prison et palais	prisons et palais.
1041	15	.....	prisons du district du	prisons des districts du.
1041	21	.....	seront achetés	seront achevés.
1041	25	.....	tenure seigneuriale	tenure seigneuriale, Québec.
1041	.....	21	Stain-Benoit	Saint-Benoît.
1041	.....	2-1	de la façade, orthographie externe	de chaque façade en avant et en arrière.
1042	.....	19, 15, 11 et 6	Swallwell	Swalwell.
1044	8 et 12	.....	pontons	chalands.
1044	.....	30	9 déc. 1873	9 avril 1873.
1044	.....	16	Pilotage de protection dans le	Pilotis pour la protection du.
1045	1re col.	37	des ports et	du port et.
1045	3e col.	17	13 déc. 1880	13 octobre 1880.
1046	11	3e col.	16 mai 1880	16 mars 1880.
1046	20	1re col.	2 jetées	2 piles.
1048	27-28	do	Ecuries, cas. de la Tête-du-Pont	Ecuries, casernes Tête-de-Pont.
1048	29-30	do	Chambre de la mac. et de la chaud.	Maison pour la machine et la chaudière.
1049	1re col.	14	de l'attique	des mansardes.
1050	18	1re col.	Appareil de sauvetage	Appareil de chauffage.
1051	15	3e col.	22 janv. 1872	22 août 1872.
1052	12	"	6 juin 1881	6 mai 1881.
1052	17	"	25 juin 1882	25 mai 1882.
1053	1re col.	11	Carpenterie	Charpenterie.
1054	"	7	Glissoire des Joachins	Glissoire des Joachims.
1056	"	4	Construction et opération	Construction et exploitation.
1060	.....	21	la législation	la législature.
1062	8	.....	(*Deep Ceut*)	(*Deep Cut*).
1062	.....	24-25	une rigole allimentaire	un canal d'alimentation.
1062	.....	26	de la rigole allimentaire	du canal d'alimentation.
1062	.....	16	La rigole allimentaire	le canal d'alimentation.
1064	8	.....	à la plume et à l'encre	à la plume.
1082	N° 9	.....	Bois	Bacs.
1089	2--3	7e col.	Emmaganage	Emmagasinage.
1100	1	.....	*Sutte*	*Suite.*
1102	16e col.	.....	Au-dess. 50 de ton'x	Au-dessous de 50 tonneaux.
1113	4e col.	4	854.75	864.75
1114	7	3e col.	juin 1867	juin 1877.
1120	17	.....	revenu et les	revenu et des.
1120	1re col.	14	1er juillet jusqu'au	1er juillet 1867 jusqu'au
1120	6e col.	7	57,668.67	57,688.67.
1121	2-3-4	.....	Payages perçus sur	Péages perçus sur.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
1121	8e col.	22	3,922,65.	3,922.95.
1121	2e col.	16	1,436.43	1,436.33.
1121	3e col.	16	3,030.42	3,030.43.
1122	2–3–4	.....	Payages perçus pour	Péages perçus sur.
1123	13	5e col.	108,639 13	108,639.63.
1130	1re col.	6	ideau	Rideau.
1131	15	5e col.	653	663.
1134	6e col.	17	23,353.65	23,353.63.
1145	17	4e col.	On commença les travaux le 13 juin	On commença les travaux le 13 juin 1854.
1145	4e col.	2	Pa arrêté du	Par arrêté du.
1146	10	4e col.	1882	1867.
1147	13, 14	4e col.	Intercolonial. Le 1er août	Intercolonial furent reconstitués sous le nom de "l'Intercolonial." Le 1er août.
1148	10	4e col.	1882	1867.
1148	5e col.	8	312,255.49	352,255.49.
1149	1re col.	8	312,255 49	352.255 49.
1149	2e col.	8	3,446,990.60	3,466,996.60.
1150	10	5e col.	1882	1867.
1151	16	1re col.	496,797.89	496,797 80.
1151	17	4e col.	1874	1875.
1151	4e col.	2	143,325.97	143,225.97.
1156	3	.....	le 1er juillet 1877	le 1er juillet 1867.
1159	19	4e col.	½ mille	¼ mille.
1160	5e col.	3	746.65	748.65.
1161	1re et 2e c.	3	746.65	748.65.
1162	4e col.	6–7	jusqu'au 30 1867	jusqu'au 30 juin 1867.
1162	4e col.	1	23,447,578.57	23,257,578.57.
1169	4e col.	23	H. Truck	H. Tuck.
1169	do	15	(14 acres)	(13 acres)
1172	12	1re col.	Hôpital de la marine, Woodstock	Hôpital de la marine, Westcock.
1172	1re col.	2	de l'intérieur	de l'intérieur, Hull.
1177	4e col.	1	porte de Lévis	porte Saint-Louis.
1179	13	4e col.	do	do
1182	Report.	2e col.	862,302.02	862,302.03.
1185	22	4e col.	George qui se	George que se.
1186	N° 6.	1re col.	Bureau de poste, (ancien)	Bureau de poste (ancien), à Hamilton.
1188	3e col.	1	456,037.04	.....
1188	4e col.	1	557,022.13	456,037.04.
1188	5e col.	1	.....	557,022.13.
1191	1	.....	*Suite*	*Suite.*
1191	17	4e col.	s'élèvent d'environ 159 pieds	s'élève d'environ 159 pieds.
1191	.....	1	Après "Ottawa," ajoutez :	page 1406.
1202	N° 5.	5e col.	78,339 51	78,329.51.
1202	N° 7.	"	18,835.43	18,635 43.
1202	N° 4.	"	1,731,402.00	1,731,402.09.
1203	2	.....	Nord-Ouest—*Suite.*	Nord-Ouest—*Fin.*
1203	4e col.	22	le second par ceux	le second à ceux.
1203	N° 5.	1re et 2e col.	78,339.51	78,329.51.
1203	N° 7.	1re et 2e col.	18,835.43	18,635 43.
1210	2	Titre.	Ile du	Ile du Prince-
1210	N° 28.	5e col.	19,764.53	19,754.63.
1211	N° 25.	1re col.	16,042.57	16,042.87.
1213	4e col.	22	Tadoussgc	Tadoussac.
1214	1re col.	N° 15.	Emboulements	Eboulements.
1217	4e col.	24	Toutes la portée	Toute la partie.
1217	4e col.	12	coût, $271.43	Coût, $1,271.43.
1227	1	Titre.	Lames	Brise-Lames.
1229	4e col.	19	, le départem	le département.

ERRATA—*Suite.*

Page.	Ligne ou numéro depuis La tête de la page.	Ligne ou numéro depuis Le bas de la page.	Au lieu de	Lisez
1230	1	Titre.	Ports et	Ports et Brise-
1230	N° 2	5e col.	229,946 72 (Résumé)	229,246.72 (Résumé)
1231	4e col.	15	1, page 11).....$57,384.85	1, page 115).....$7,384.85.
1233	N° 1.	1re col.	8,973.97 (Grande Rivière)	8,963.97 (Grande Rivière)
1235	4e col.	1	après les mots "3½ milles," ajoutez :	La dépense depuis la confédération est pour enlèvement de cailloux (en 1880 et 1881) du lit du chenal, à environ ½ mille en aval du village : ce qui a donné une profondeur de 4½ pieds, à l'eau basse, sur une largeur de 70 pieds.
1237	2		*Suite*	*Fin.*
1238	Report.	5e col.	21,532.79	21,532.29.
1239	4e col.	5	an même	au même.
1241	2e col.	1	714,361.36	714.363.36
1242	N° 6.	2e col.	Remorqueurs, (plans, etc)	Remorqueurs, (outillage, etc.)
1243	N° 2.	2e col	13,591.57 (*Nipissing*)	13,501.57 (*Nipissing*).
1251	4e col.	14	Premières glissoires	Passage à poisson.
1.62	3	5e col.	A même les fonds du gouvernement	Par le département des travaux publics
1262	3	6e col.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement	Par le département de la marine et des pêcheries.
1263	4e col.	19	Trinity Houses	Maisons de Trinité.
1263		9	*Foir*	*Voir.*
1264	(Titre.)	17	Récapulatif	Récapitulatif.
1264	4e col.	12-13	30 juin 1882	30 juin 1867.
1265	2		des pêheries	des pêcheries.
1266	5-6	4e col.	juin 1882	juin 1867.
1267	4e col.	14	Prince-Edouard et Maitland	Prince-Edouard et la terre ferme.
1268	N° 2	9e col.	23,101,055.24	23,101,055.25.
1268	N° 8	8e col.	Turnpike roads	Chemins à barrières.
1269	9e col.	2	182,375,351.33	182,375,351.83.
1271		2	3,397,809.20	3,397,809.31.
1271		1	98,640,307.09	98,640,307.20.
1274	N° 6	2e col.	120,044 76	120,044.65.
1274	N° 10	3e col.	52,619.45	51,619.45.
1275	N° 4	5e col.	84,494.87	84,494.77.
1275		3	du 1er	du 1er juillet.
1292	3e col.	Chaînons.	entre 2 et 4	3 au lieu de 2.
1295	22		282½ pieds carrés	272¼ pieds carrés.
1295		22	8 barils ou 4 pieds cubes	8 barils ou 40 pieds cubes.
1300	23	4e col.	19775 (Espagne)	195,775 (Espagne).
1300	2e col.	4	Afrique mérid	Afrique centrale.
1301	13	2e col.	Sén°gambie	Sénégambie.
1301	2e col.	28	Amérique méridionale	Amérique centrale.
1304	2	(Titre.)	M MOIRE	MÉMOIRE.
1304	13		Ottawa	Outaouais.
1304		15	rivière Trent	rivière Tay.
1305		8	elles donnent	ils donnent.
1305		6	Elles comprennent	Ils comprennent.
1306	2		17 4	1764.
1306	18		publiés	publics.
1306		15	1863	1763.
1307		7	F. G. Baillairgé	G. F. Baillairgé.
1310	4e col.		Toussaint Trudeau, sous-ministre	Toussaint Trudeau, commissaire-adjoint.
1310	"		Après "G. F. Baillairgé," ajoutez	Sous-ministre.
1311	3e col.	5	G. F. Bailliargé	G. F. Baillairgé.
	7		Saint-Prierre	Saint-Prime.